

L'AUTOMOBILE ENVISAGÉE COMME MEUBLE CORPOREL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 15 Mai 1937 à 13 heures 30.

PAR

MARCEL ROBELIN

Président : M. CASSIN, professeur

Suffragants { *MM. PICARD, professeur*
SOLUS, professeur

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON ET C^{ie}

158-160, RUE SAINT-JACQUES

1937



Digitized by the Internet Archive
in 2026

L'AUTOMOBILE

ENVISAGÉE COMME MEUBLE CORPOREL

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'AUTOMOBILE ENVISAGÉE COMME MEUBLE CORPOREL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 15 Mai 1937 à 13 heures 30.

PAR

MARCEL ROBELIN

Président : M. CASSIN, professeur

Suffragants { *MM. PICARD, professeur*
SOLUS, professeur

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON ET C^{ie}

158-160, RUE SAINT-JACQUES

1937



L'AUTOMOBILE

ENVISAGÉE COMME MEUBLE CORPOREL

INTRODUCTION

1. — « Tous les biens sont meubles ou immeubles » dit l'article 516 du Code civil, posant ainsi une règle générale et absolue qui oblige à faire entrer nécessairement dans l'une des deux catégories, meubles ou immeubles, les biens par ailleurs si différents qui peuvent composer le patrimoine d'un individu dans nos sociétés modernes.

On comprend parfaitement qu'une table et une maison soient rangées dans des compartiments distincts d'une classification des biens mais toutes les choses ne présentent pas des caractères aussi tranchés et, après avoir posé le principe général de la classification, le Code civil a dû donner une définition de ce qu'il faut entendre par immeubles ou meubles ; immédiatement apparaît la diversité :

Art. 517 : « Les biens sont immeubles par leur nature ou par leur destination ou par l'objet auquel ils s'appliquent. »

Les articles suivants fixent le sens de ces mots : fonds de terre, bâtiments, moulins à vent ou à eau fixés sur piliers et faisant partie du bâtiment sont immeubles par leur nature ; de même, et c'est déjà d'une évidence moins

immédiate, les récoltes pendantes par les racines et les fruits des arbres non encore recueillis sont « pareillement immeubles » ; pareillement, c'est-à-dire par leur nature. Ce n'est qu'après avoir été coupées que les récoltes deviennent des meubles.

Il faut abandonner complètement les significations courantes des mots meubles et immeubles pour aborder les autres classes de biens immeubles ; on pénètre alors sur le terrain purement juridique : Art. 524 : « Les objets que le propriétaire d'un fonds y a placés pour le service et l'exploitation de ce fonds, sont immeubles par destination » et le texte énumère différentes choses qui, répondant à la condition posée deviennent immeubles par destination ; nous trouvons notamment les animaux attachés à la culture et les lapins des garennes, pourtant essentiellement meubles par leur nature.

Enfin troisième catégorie, les immeubles par l'objet auquel ils s'appliquent, ce sont certains droits ou actions en justice.

Dès lors, lorsque l'article 528 nous dit « Sont meubles par leur nature les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes comme les animaux, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère comme les choses inanimées », nous savons déjà que les corps meubles par leur nature ne sont pas toujours et dans toutes circonstances, et à tous les points de vue, des meubles soumis au régime normal édicté par le Code civil.

2. — Notre étude qui s'est posée comme objet l'automobile envisagée comme meuble corporel, c'est-à-dire meuble par sa nature, peut donc légitimement s'attacher

à rechercher si, comme d'autres meubles corporels et dans certaines circonstances, l'automobile n'est pas soustraite au droit commun des meubles pour être soumise au statut des immeubles ou à certaines institutions réservées aux immeubles.

Cette étude sera plus complètement justifiée encore lorsque nous aurons indiqué que des choses très voisines de l'automobile et qui, peut-on dire, lui correspondent dans les autres éléments où elles se meuvent, sont déjà pourvues d'un statut spécial. En effet, si le sol, la terre est l'empire de l'automobile, l'air et l'eau ont aussi leurs moyens de transport, navires et bateaux pour celle-ci, aéronefs pour celui-là.

Or, la loi du 10 décembre 1874, modifiée par la loi du 10 juillet 1885, a institué l'hypothèque maritime et la loi du 5 juillet 1917 a permis également l'hypothèque des bateaux de rivière. Navires et bateaux sont évidemment des meubles par leur nature ; les deux lois précitées vont donc à l'encontre du principe absolu posé par l'article 2114 du Code civil : « L'hypothèque est un droit réel sur les immeubles » confirmé par l'article 2119 : « Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque. » De son côté, la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne dit dans son article 4 : « Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèques... ; la loi du 5 juillet 1917 sur l'hypothèque fluviale est déclarée applicable à l'hypothèque des aéronefs. »

Done, première dérogation au droit commun en faveur de ces meubles : ils sont susceptibles d'hypothèque. Ce n'est pas tout ; le transfert de propriété de ces meubles échappe à la règle de l'article 2279 : « En fait de meubles, possession vaut titre. » La possession d'un navire, d'un bateau de rivière ou d'un aéronef, quelle que soit par

ailleurs la perfection juridique de cette possession, ne saurait constituer un titre de propriété ; pour acquérir sur ces meubles un droit de propriété absolu, opposable à tous, il faut observer certaines formalités d'immatriculation spéciales à chacun d'eux ; si ces formalités ne sont pas remplies, l'acquéreur ne peut pas devenir propriétaire. Cette obligation se rapproche singulièrement de la transcription des mutations d'immeubles, réintroduite à titre obligatoire dans notre droit par la loi du 23 mars 1855.

Existe-t-il pour l'automobile des dispositions légales ou réglementaires qui, dans une certaine mesure, rappellent ce qui a été fait pour les navires, bateaux de rivière et aéronefs ? En d'autres termes, jusqu'où l'automobile suit-elle le droit commun des meubles ?

Il y a, concernant l'automobile, deux faits : c'est, d'une part, l'immatriculation administrative, d'autre part, la loi du 29 décembre 1934 ayant pour but de faciliter la vente à crédit des automobiles.

Indirectement, et sans que ce soit là leur objet, ces mesures ont eu des répercussions sur la situation juridique de l'automobile.

Que sont ces réglementations, quelles sont leurs conséquences et dans quelle proportion modifient-elles le statut mobilier de l'automobile ? Telles sont les questions que nous étudierons dans les trois chapitres suivants :

I. — L'immatriculation administrative et ses effets civils.

II. — La loi du 29 décembre 1934, facilitant l'acquisition de véhicules ou tracteurs automobiles.

III. — L'automobile et le droit commun des meubles.

CHAPITRE PREMIER

L'IMMATRICULATION ADMINISTRATIVE ET SES EFFETS CIVILS

3. — Le décret du 31 décembre 1922 abrogeant le décret du 27 mai 1921, dit « Code de la route », oblige par son article 5 tout propriétaire de véhicule, automobile ou non, à apposer sur la voiture « une plaque métallique portant en caractères lisibles ses nom, prénoms et domicile » et il prévoit de plus, à l'article 27, des plaques spéciales pour les automobiles. Ce décret a lui-même été modifié plusieurs fois et, le dernier en date, l'arrêté ministériel du 29 septembre 1936 décide à l'article 1 :

« Tout véhicule automobile doit être pourvu de deux plaques d'identité portant un numéro d'ordre. Les numéros d'ordre à attribuer aux automobiles sont délivrés par le Préfet du département où le véhicule est mis en circulation.

Ce numéro est porté sur le récépissé de déclaration (carte grise) qui doit être remis à l'intéressé en exécution de l'article 28 du décret du 31 décembre 1922. »

Les articles suivants fixent les dimensions des plaques, leurs emplacements sur la voiture et le mode d'inscription sur ces plaques des numéros d'ordre.

L'article 28 du décret du 31 décembre 1922 auquel fait allusion l'arrêté du 29 décembre 1936 est ainsi conçu :

« Tout propriétaire d'un véhicule automobile doit,

avant de le mettre en circulation sur les voies publiques, adresser au préfet du département de sa résidence une déclaration faisant connaître ses nom et domicile et accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé en exécution de l'article 26 ci-dessus. »

(La copie du procès-verbal en question est délivrée par le constructeur et a pour but de certifier que le type de la voiture mise en circulation est conforme au modèle agréé par le service des mines.)

« ... Un récépissé de sa déclaration est remis au propriétaire, ce récépissé indique le numéro d'ordre assigné au véhicule... La déclaration faite dans un département est valable pour toute la France... »

Dans tous ces textes nous ne voyons que la préoccupation administrative d'organiser au mieux l'immatriculation des automobiles, mais rien ne nous renseigne sur les motifs qui ont amené à imposer cette immatriculation.

4. — Il faut donc remonter plus loin jusqu'à l'origine même de la réglementation qui est née aux premières années de l'automobile. Le premier décret s'occupant de cette question date du 10 mars 1899, suivi de la circulaire du 10 avril 1899.

Le seul but poursuivi à ce moment est de fixer les conditions de mise en circulation d'un engin que l'on considère un peu comme dangereux : pour cela on réglemente deux choses :

1° Les conditions générales de sûreté auxquelles doivent satisfaire les véhicules, notamment en ce qui concerne la construction mécanique d'une voiture utilisant un moteur à explosion, les possibilités de freinage rapide, en un mot tout ce qui peut diminuer ou limiter le danger présenté

par l'automobile ; le service des Mines est chargé du contrôle ;

2° La capacité du conducteur lui-même à conduire son véhicule.

Le décret du 10 mars 1899 ne prévoit pas encore les plaques que nous connaissons aujourd'hui, mais prescrit seulement que « chaque voiture porte en caractères bien apparents :

1° Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;

2° Le nom et le domicile du propriétaire »,

Il semble que cette prescription ait simplement pour but de s'assurer que les dispositions relatives aux formalités à remplir auprès du service des Mines ont été respectées.

5. — Avec le décret du 10 septembre 1901, nous voyons intervenir une nouvelle préoccupation mise en lumière par le rapport des ministres de l'Intérieur et des Travaux publics au Président de la République ; nous ne pouvons mieux faire que d'en reproduire les termes :

« Monsieur le Président, l'opinion publique s'est à juste titre émue des accidents trop nombreux résultant de la vitesse exagérée avec laquelle circulent les automobiles. Le règlement du 10 mars 1899, art. 14, avait limité cette vitesse à 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et à 20 kilomètres dans les agglomérations après avoir spécifié que la vitesse devait être notablement réduite, jusqu'à celle de l'homme marchant au pas, dans toutes les circonstances où la prudence le commandait.

Ces sages prescriptions ont été perdues de vue ; se laissant aller de plus en plus à l'entraînement de la vitesse, des conducteurs d'automobiles se montrent trop peu sou-

cieux de la sécurité des routes et alarment les populations des villages par l'allure immodérée de leur marche et il arrive trop souvent qu'après avoir causé un accident, préoccupés d'échapper aux sanctions qui pourraient les atteindre, ils se dérobent sans avoir pu être reconnus

.

Il nous a paru qu'il suffirait, pour l'instant du moins, de prendre les dispositions qui permettraient d'atteindre plus aisément que par le passé les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles.

Tel est le but essentiel du règlement que, après avoir pris l'avis du Conseil d'État, nous avons l'honneur de vous soumettre pour modifier d'une façon appropriée le règlement du 10 mars 1899.

Désormais les automobiles, quels que soient leurs types ou leurs natures, seront partagés en deux catégories, suivant qu'ils sont capables ou non de marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure. Les premiers seuls devront constamment avoir à l'avant et à l'arrière de manière à être toujours parfaitement visibles, le jour comme la nuit, des plaques d'identité portant un numéro d'ordre qui leur sera attribué, après immatriculation, lors de la déclaration de la mise en service.....

.

Arrêté du ministre des Travaux publics, 11 septembre 1901.

« Les numéros d'ordre à attribuer aux automobiles capables de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure seront fixés par l'ingénieur en chef des Mines de chaque arrondissement minéralogique. »

6. — Donc à l'origine même de l'immatriculation des automobiles on ne trouve aucun souci d'aménager ou de modifier une situation de droit civil. Peut-on cependant, de l'existence de cette immatriculation, tirer des conséquences de droit civil ?

Avant d'aborder cette question, il nous faut exposer brièvement le cas d'autres meubles qui sont eux aussi soumis à l'immatriculation ainsi que nous l'avons signalé, mais pour lesquels cette formalité est entièrement différente de celle qui concerne l'automobile : ce sont les navires, bateaux de rivière et aéronefs. Cet exposé présente pour nous un double intérêt : il nous permettra d'abord de comparer les situations et de marquer les différences essentielles qui les distinguent et d'autre part il montrera que les formalités prévues pour ces meubles pourraient parfaitement s'adapter aux véhicules automobiles. Ayant par ailleurs souligné l'utilité d'organiser au point de vue du droit civil la propriété de l'automobile, nous serons ainsi conduit à conclure par une vue d'ensemble de cette législation.

7. — C'est le décret du 27 vendémiaire an II qui a organisé le mode de transfert de la propriété des navires par la mutation en douane.

Les lois du 10 décembre 1874 et 10 juillet 1885 en ont prévu et réglementé l'hypothèque.

Tout navire doit avoir une nationalité laquelle se traduit extérieurement par le pavillon qu'il porte.

Afin que l'on puisse surveiller et contrôler cette nationalité, le navire doit être inscrit sur le registre des soumissions et de francisation tenu par le receveur des douanes du port d'attache, et portant les indications suivantes :

port d'attache, nom du bateau, nationalité, tonnage et nom du propriétaire.

Tout transfert de propriété doit être l'objet d'une mutation en douane.

8. — Sur les conséquences de cette immatriculation quatre théories ont été émises :

1° La mutation en douane ne serait qu'une formalité administrative ;

2° C'est un système de publicité analogue à la transcription des actes translatifs de propriété pour les immeubles ;

3° Pour MM. Planiol et Ripert, la propriété du navire ne peut être transférée que par la mutation en douane qui constitue une preuve du droit de propriété opposable à tous. Ce serait donc l'application aux navires des principes de l'Act Torrens et des registres fonciers allemands d'après lesquels l'inscription au registre est attributive de propriété.

Cette théorie a été admise récemment encore par la Cour de Rouen, 29 mai 1935 (Sirey, 1935-2-225), dans les circonstances suivantes : l'acquéreur d'un navire avait opéré régulièrement la mutation en douane. La vente fut ensuite résolue pour non-paiement du prix et une deuxième mutation en douane fut opérée. Entre les deux mutations, des hypothèques avaient été inscrites et elles furent renouvelées après la deuxième mutation. Ce renouvellement était-il valable ? Oui, a déclaré la Cour de Rouen, attendu que... « le principe posé par l'article 2125 du Code civil en matière d'hypothèques terrestres ne s'applique nullement aux hypothèques maritimes.

... La mutation en douane ne produit pas les mêmes effets que la transcription d'un acte de vente d'immeuble

dont les mentions se trouvent intégralement reproduites et permettent aux tiers d'être renseignés sur les conditions, modalités de la vente...

... Au contraire la mutation en douane... son seul effet est de révéler le nom de l'acquéreur qui s'en déclare seul propriétaire, sans faire connaître les obligations dont il peut être tenu envers son vendeur... »

La note de M. H. Rousseau qui accompagne cet arrêt précise que dans la vente d'immeuble c'est la vente et non la transcription qui change le propriétaire. Dans la vente de navire c'est la mutation en douane seule, qui opère le changement de propriétaire, donc deux situations complètement différentes.

Il nous paraît nécessaire d'adopter cette théorie car elle explique seule un des buts essentiels de l'immatriculation, qui est le contrôle de la nationalité. Lorsque la mutation a lieu entre propriétaires français on peut s'en tenir à une explication administrative ou de publicité de droit civil ; mais si le navire est vendu par un Français à un étranger, il y a un intérêt national à connaître ce transfert de propriété : pour cela il faut subordonner la validité de la mutation à sa publication et décider que la propriété ne sera transmise au nouvel acquéreur que lorsqu'elle aura été enregistrée.

4° Une autre théorie a été présentée par M. Bonne-case : la mutation en douane aurait simplement pour objet de conférer à l'acquéreur d'un navire la possession de celui-ci.

9. — La loi du 5 juillet 1917 a imposé l'immatriculation des bateaux de rivière de vingt tonnes et au-dessus dans le but d'en permettre l'hypothèque. Il existe deux registres :

l'un au bureau de jaugeage où a lieu l'immatriculation, l'autre au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation où doivent être inscrits tous les actes et jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels ; c'est donc l'application aux bateaux de rivière de l'inscription des hypothèques immobilières, l'immatriculation n'ayant pas d'autre but que de donner une identité au bateau pour servir de base à l'inscription de l'hypothèque.

10. — Enfin en ce qui concerne les aéronefs, c'est la loi du 31 mai 1924 qui a étendu à ces meubles la possibilité d'une hypothèque. Mais ici nous trouvons quelque chose de nouveau, c'est l'affirmation par l'article 11 que « l'inscription au registre vaut titre » et l'article 12 confirme que la cession de propriété ne produit son effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. En ce qui concerne les formalités elles-mêmes, l'immatriculation se fait sur un registre tenu par un fonctionnaire de l'aéronautique et sur lequel sont portés : le nom ou un numéro d'ordre de l'aéronef, le nom et le domicile du propriétaire.

Toutes les mutations de propriété entre vifs ou par décès doivent faire l'objet d'une mention sur le registre qui portera également les inscriptions d'hypothèques.

Ce système se rapproche beaucoup plus du système des navires que de celui des bateaux de rivière.

11. — Voici donc trois meubles corporels soumis à une immatriculation qui pour chacun d'eux présente des caractères différents.

Nous pouvons les classer de la façon suivante :

1° Les aéronefs pour lesquels la loi dispose expressément que l'inscription au registre vaut titre ;

2° Les navires pour lesquels nous admettons que l'inscription seule permet le transfert de propriété, cette opinion n'étant pas admise unanimement ;

3° Les bateaux de rivière pour lesquels les mutations de propriété doivent être transcrites sur le registre mais l'inscription en elle-même ne transfère pas la propriété.

L'immatriculation des automobiles se placerait à la suite de cette classification, comme étant une mesure seulement administrative et n'ayant aucun effet direct et immédiat sur la propriété de l'automobile, ni au point de vue du transfert des droits réels, ni comme mesure de publicité.

12. — Quelles sont donc les formalités imposées pour cette immatriculation ?

1° Si la voiture est neuve, celui qui désire la mettre en circulation doit en faire la déclaration à la Préfecture de son département ; cette déclaration établie sur papier timbré indique : les nom et domicile du propriétaire, nom et adresse du constructeur, indication du type de la voiture, numéro d'ordre dans la série de ce type et genre du véhicule.

Enfin il faut y joindre une déclaration spéciale de propriété destinée à l'autorité militaire en vue de la réquisition éventuelle des véhicules (loi du 18 juin 1934).

En échange de ces pièces, la Préfecture remet un récépissé de déclaration, désigné communément sous le nom de « carte grise » qui porte le numéro d'immatriculation de la voiture et le nom du propriétaire déclaré. Lorsque

la voiture circule, le conducteur doit pouvoir produire la carte grise à toute réquisition.

2° Si la voiture a déjà été immatriculée, il s'agit simplement de faire opérer le transfert de la carte grise au nom du nouveau déclarant.

Si le transfert est demandé à la Préfecture de la précédente immatriculation, il suffit de produire l'ancienne carte grise et une déclaration signée de l'acquéreur indiquant ses nom, prénoms et domicile, et l'affirmation que l'automobile est restée conforme à sa constitution primitive. Cette affirmation remplace la copie du procès-verbal et l'attestation du constructeur fournies lors de la première immatriculation : il suffit en effet de savoir que la voiture n'a pas subi de transformation mécanique importante.

13. — Nous avons exposé le détail de ces formalités afin de bien mettre en lumière le fait qu'à aucun moment on n'exige du déclarant une justification quelconque de son droit de propriété.

Que la voiture soit neuve ou qu'elle ait déjà circulé, les services administratifs ne se préoccupent pas de savoir si le déclarant est le légitime propriétaire ou à quel titre il détient la voiture : dès l'instant que les pièces indiquées sont fournies, on délivre la carte grise au nom du déclarant : le seul fait qui pourrait y mettre obstacle serait que la voiture ait été volée et que la préfecture en ait reçu l'avis en temps utile.

Le droit civil est donc totalement absent de cette formalité, ou du moins il l'était jusqu'à la loi du 29 décembre 1934, car depuis cette date une institution de droit civil est venue se greffer sur la formalité administrative.

14. — Sans anticiper sur le deuxième chapitre de cette étude, il nous faut dire cependant que la loi du 29 décembre 1934 a créé un droit de gage sur la voiture au profit du vendeur à crédit et que ce droit est rendu public par une mention portée au registre d'immatriculation. Aussi quand le transfert de carte grise est demandé dans une autre Préfecture que celle de la précédente immatriculation, il faut produire une attestation de cette dernière constatant que la voiture est ou non gagée.

Cette pièce n'est pas exigée lorsqu'il n'y a pas de changement de département, parce que l'agent de l'administration peut contrôler immédiatement sur le registre l'existence ou la non-existence de cette mention.

Si l'attestation de la Préfecture précédente n'était pas fournie le transfert de carte grise serait incontestablement refusé. Cela permet d'assurer, comme nous le verrons, l'exercice du droit de gage malgré le changement de propriétaire, mais ce n'est en aucune façon à titre de preuve du droit de propriété qu'elle est demandée.

Enfin, dans tous les cas, la déclaration destinée à l'autorité militaire est obligatoire, mais elles a un caractère strictement administratif, et n'est soumise à aucune publicité, les tiers ne peuvent pas en avoir connaissance et en aucun cas elle n'a d'influence ou de répercussion sur la situation juridique de la voiture. Dans nos développements ultérieurs il ne s'agira jamais d'elle.

En résumé donc, la formalité de l'immatriculation est purement administrative ; si la voiture est neuve et vendue au comptant, le droit civil est complètement étranger à cette opération, mais si la voiture a déjà circulé le registre d'immatriculation est utilisé pour faire connaître l'existence de la mention de gage prévue

par la loi du 29 décembre 1934 en cas de vente à crédit.

Formalité administrative et droit civil se pénètrent donc dans cette circonstance en vertu d'un texte législatif.

15. — Est-ce le seul cas où la formalité administrative peut venir en aide au droit civil ? Nous ne le pensons pas : il est des circonstances dans lesquelles son influence peut être décisive.

Il est certain que la possession de la carte grise d'une voiture déterminée ne peut en aucun cas constituer une preuve, au sens juridique et absolu du mot, du droit de propriété sur cette voiture. Cela n'est pas douteux et lorsque la question s'est trouvée posée devant les tribunaux la solution n'a jamais varié : la carte grise n'est pas un titre de propriété.

Il nous faut cependant aller au fond du problème et faire auparavant une remarque : c'est que le registre administratif et les mentions qu'il porte ont été considérés comme ayant une valeur suffisante pour consituer une mesure de publicité de droit civil. Par là le législateur lui-même a marqué que cette formalité méritait qu'on lui accordât une certaine confiance et nous ne ferons que suivre et développer cette indication.

16. — Il existe, pour les meubles en général, un mode spécial de preuve de propriété énoncé par l'article 2279 : « en fait de meubles possession vaut titre ». Cet article ne peut certainement pas s'appliquer aux navires, bateaux de rivière et aéronefs, pour lesquels, nous l'avons vu, le transfert de propriété résulte de l'immatriculation même, ou, au moins, doit être rendu public par l'inscription sur un registre. Seul est propriétaire celui dont le nom est publié.

Il n'en va pas de même en ce qui concerne l'automobile, puisque son immatriculation n'est qu'une mesure administrative. Il semble donc que l'article 2279 doive jouer et en principe c'est exact, l'article 2279 est applicable à l'automobile comme à tout autre meuble quelconque, mais cette application n'est pas inconditionnelle, la possession doit présenter certains caractères.

Il faut d'abord que, en elle-même, elle se distingue de la simple détention par ce que l'on appelle traditionnellement l'*animus*, c'est-à-dire l'intention chez celui qui possède d'agir pour son propre compte, à titre de propriétaire.

Il faut ensuite que le possesseur soit de bonne foi ; cela résulte indirectement de l'article 1141 : « Si la chose qu'on s'est obligé de donner ou de livrer à deux personnes successivement est purement mobilière, celle des deux qui en a été mise en possession réelle est préférée et en demeure propriétaire encore que son titre soit postérieur en date, pourvu toutefois que la possession soit de bonne foi » ; donc, sera déclaré propriétaire celui qui sera en possession réelle quelle que soit la date de son titre s'il est de bonne foi.

En quoi consiste cette bonne foi ? Il faut évidemment que soit écartée toute idée de fraude : s'il y avait entente entre le vendeur et le possesseur pour tromper un tiers, si le preneur connaissait cette manœuvre, il ne pourrait certainement pas invoquer l'article 1141 mais ce n'est là qu'une application de la maxime générale : « *Fraus omnia corrumpit.* »

La bonne foi exigée particulièrement du possesseur pour qu'il puisse se prévaloir de sa mise en possession c'est la croyance de sa part qu'il a traité avec le propriétaire

légitime de la chose, c'est-à-dire avec le seul capable de lui en transmettre la propriété.

17. — C'est dans le jeu de ces deux conditions : animus et bonne foi que peut intervenir efficacement l'immatriculation lorsqu'il s'agit de préciser la situation du possesseur.

Comment se manifeste la volonté de se comporter en propriétaire d'une automobile ?

Normalement c'est en l'utilisant, en la faisant circuler ; pour cela il est nécessaire de posséder la carte grise qui doit être présentée à toute réquisition des agents de la circulation. Si la voiture est neuve, l'acquéreur doit la faire immatriculer ; si elle est achetée d'occasion, elle figure déjà sur le registre : pourquoi l'acquéreur ne demanderait-il pas le transfert à son nom ? Remarquons que le Code de la route lui en fait une obligation par l'article 28 cité au début de ce chapitre et dont les termes d'ailleurs viennent à l'appui de notre thèse, relativement à l'importance qu'il convient d'attacher à l'accomplissement de la formalité administrative. « Tout propriétaire d'un véhicule doit... », non pas seulement le premier propriétaire après la sortie de la voiture de l'usine, mais tout propriétaire ultérieur aussi bien.

La seule différence entre le premier acquéreur et les suivants réside dans le fait que le premier seul possède la copie du procès-verbal de réception, remise par le constructeur, copie qu'il doit joindre à sa déclaration, alors que des propriétaires suivants on exige simplement l'affirmation que l'automobile est restée conforme à sa constitution primitive : on ne peut évidemment pas leur demander autre chose puisque les pièces originelles ont été déposées

lors de la première immatriculation. Donc, les pièces à fournir à l'appui de la déclaration diffèrent nécessairement, mais l'obligation est la même.

D'autre part, dans tous les textes administratifs, il n'est question que du propriétaire :

Article 5 du décret du 31 décembre 1922 : « ... tout propriétaire est tenu de faire apposer sur les véhicules lui appartenant, une plaque métallique portant, en caractères lisibles, ses nom, prénoms et domicile... » ;

Article 18, déjà cité : « tout propriétaire... » ;

Enfin, dans les feuilles établies par l'administration résumant les formalités à accomplir et présentant des modèles de demandes, c'est toujours le propriétaire qui est supposé remplir ces pièces.

On dira : il est normal que l'on en charge le propriétaire ; c'est exact et c'est bien pourquoi nous prétendons que c'est le nom du propriétaire de la voiture qui figurera sur la carte grise. Que l'on se garde bien de voir là une preuve de propriété au sens que le droit civil attache à ces mots, mais on peut au moins y trouver une forte présomption.

18. — Il est entendu que cette obligation n'existe que lorsque l'automobile va être mise en circulation, mais pourquoi achète-t-on une voiture sinon pour la faire circuler ? Elle nécessite des soins constants pour être maintenue en bon état mécanique, elle se démode par l'effet du temps, il paraîtrait donc étrange d'acheter une voiture pour la laisser au garage.

Que la voiture soit neuve ou qu'elle soit achetée d'occasion, il est anormal de ne pas demander suivant le cas l'établissement ou le transfert de la carte grise. Un retard

dans l'accomplissement de cette formalité peut sans doute se justifier mais le possesseur devra s'expliquer sur ce point car il n'apparaîtra pas d'une façon évidente qu'il s'est comporté comme l'aurait fait tout propriétaire, bien au contraire.

Qu'une voiture appartienne à une personne et soit immatriculée au nom d'une autre, c'est une infraction aux prescriptions administratives, mais cela n'a, directement, aucun effet de droit civil. Cependant si la personne qui se sert de la voiture est celle qui s'en prétend propriétaire, le fait que la carte grise n'est pas établie à son nom, rend sa possession équivoque au regard de l'article 2279. On ne pourra pas lui faire application de la règle « en fait de meubles possession vaut titre » et elle devra apporter la preuve de son droit de propriété.

Ce serait évidemment forcer le sens des mots que de parler de la possession de la voiture par l'intermédiaire de la carte grise, celle-ci ne représente pas la voiture ; il n'y a là rien de semblable à l'incorporation de la créance dans le titre au porteur. Mais cependant dans une certaine mesure il y a quelque chose comme un acte de possession de la voiture dans le fait de demander l'établissement de la carte grise à son nom. Puisque cette carte est le permis de circulation de l'automobile, déclarer vouloir la faire circuler, c'est bien déjà manifester sur elle une certaine emprise à titre de propriétaire.

19. — De même en ce qui concerne la bonne foi : l'acheteur d'une voiture d'occasion qui n'aura aucun doute sur la parfaite correction de son acquisition et qui aura la conviction d'avoir traité avec le véritable propriétaire demandera l'ancienne carte grise et fera opérer le transfert.

S'il ne le fait pas nous estimons que sa bonne foi apparaîtra douteuse, et que sur le seul fait de la possession de la voiture on ne pourra pas lui appliquer une présomption de propriété.

En effet le retard à obéir aux prescriptions réglementaires peut avoir de multiples causes; on peut soupçonner l'acquéreur d'avoir voulu éviter de se présenter à la Préfecture dans la crainte que son vendeur ne soit pas le propriétaire légitime et que la disparition de la voiture ait été signalée.

Si, au contraire, il n'a pas redouté d'agir ouvertement et de demander l'immatriculation à son nom ce sera la preuve qu'il aura réellement pensé devenir propriétaire.

20. — Il y a donc dans cette matière une part importante d'appréciation des faits et cela est nécessaire car l'article 2279 n'est pas l'équivalent rigoureux pour les meubles de ce qu'est un titre de propriété pour les immeubles. Possession vaut titre, soit; mais possession n'est pas titre et c'est pourquoi avant d'être admise à valoir titre elle est soumise à un examen destiné à prouver qu'elle mérite qu'on lui accorde la même foi. Cet article n'est fait que pour protéger le propriétaire véritable et assurer la sécurité des transactions mobilières pour lesquelles il n'est pas possible de demander la production d'un titre. Pour protéger ce propriétaire sans exiger de lui une preuve littérale, il faut bien se contenter des apparences; du moins exige-t-on que ces apparences soient conformes à la réalité des choses, et cette conséquence que la possession invoquée soit exactement semblable à la possession d'un véritable propriétaire.

Il n'est pas possible d'attaquer de front l'article 2279;

mais on arrive au même résultat en attaquant les qualités de la possession. En en démontrant les vices, on établit qu'elle est insuffisante pour valoir titre et par suite pour entraîner le bénéfice de l'article 2279.

21. — Nous pouvons en trouver un exemple dans le cas des futailles qui sont nécessairement livrées avec le vin qu'elles contiennent mais dont la propriété n'est pas transmise à l'acheteur du vin ; cela se traduit par l'apposition sur ces tonneaux de la mention « fût en location ». C'est un cas analogue à celui qui nous intéresse. Quel est, en effet le but de cette inscription ? C'est d'empêcher que l'acheteur du liquide puisse se prévaloir de la règle « en fait de meuble, possession vaut titre ». L'existence de cette mention contredit son affirmation s'il se prétend propriétaire et par suite le constitue de mauvaise foi non pas au sens courant du mot mais au regard de l'article 2279 : il est possible qu'il soit sincère et que son affirmation soit exacte, que, vraiment, la propriété de la futaille lui ait bien été transmise mais il devra le prouver par la production d'une facture le mentionnant expressément : la situation juridique normale du fût litigieux est d'être loué et non vendu. De même la situation normale de l'automobile, c'est d'être immatriculée au nom de son propriétaire.

Le possesseur qui présentera une carte grise établie à son nom pourra valablement invoquer la règle « en fait de meubles possession vaut titre » ; il se sera comporté comme l'aurait fait tout propriétaire ; sa possession apparaîtra utile et le dispensera de toute autre preuve. C'est à celui qui se prétendra légitime propriétaire qu'il appartiendra de démontrer son droit.

22. — Cependant ces formalités de première immatriculation ou de transfert n'ayant en elles-mêmes aucune influence sur la situation de la voiture au point de vue des droits réels et n'entraînant pas transfert de propriété ainsi que cela se produit pour les navires ou les aéronefs, l'importance qu'on pourra leur attribuer variera suivant les cas et sera susceptible d'appréciation par les juges du fait.

Nous ferons une distinction suivant que l'acquéreur a lui-même rempli les formalités ou qu'il a confié ce soin à son vendeur. Dans le premier cas, on ne peut lui reprocher aucune négligence, il ne pouvait faire plus ; d'ailleurs si la Préfecture fait droit à sa demande, il aura les plus grandes chances d'avoir traité avec le véritable propriétaire.

Dans le second cas, c'est le vendeur qui s'est chargé de lui procurer la carte grise et d'accomplir seul les formalités nécessaires, l'acquéreur a rédigé sa demande de transfert, fait légaliser sa signature et remis cette pièce à son vendeur. En agissant ainsi il commet une double imprudence :

1^o S'il l'avait faite lui-même, la démarche à la Préfecture lui aurait fourni une certaine garantie sur la régularité de la transaction et sur la réalité des droits de son vendeur, garantie non suffisante certainement pour assurer son droit de propriété, mais au moins pour démontrer sa vigilance et sa bonne foi.

Nous citerons à l'appui de notre thèse ce passage de M. Saleilles dans son ouvrage « De la possession des meubles », p. 319 : « On doit assimiler à celui qui a eu conscience de l'irrégularité de son acquisition, celui qui aurait dû en avoir conscience et qui est en faute grossière de ne pas s'en être rendu compte. »

2^o Ce n'est qu'en demandant lui-même à la Préfecture d'immatriculation précédente si la voiture a fait l'objet

d'une déclaration de gage, conformément à la loi de 1934 qu'il pourra avoir toute sécurité sur ce point ; s'il n'a pas rempli lui-même ces formalités, il pourra se faire que la carte grise que lui remettra son vendeur soit fausse et que la voiture vendue soit une voiture volée.

23. — Pourra-t-on alors le faire bénéficier de l'article 2280 : « Si le possesseur actuel de la chose volée ou perdue, l'a achetée dans une foire ou dans un marché, ou dans une vente publique, ou d'un marchand vendant des choses pareilles, le propriétaire originaire ne peut se la faire rendre qu'en remboursant au possesseur le prix qu'elle lui a coûté » ?

La question pratique qui se pose est la suivante : lorsqu'une voiture aura été achetée dans une foire, un marché ou un garage où ces transactions sont choses courantes, l'acquéreur pourra-t-il exiger le remboursement par le propriétaire du prix qu'il aura payé, si cette voiture a été volée ?

Nous ne le pensons pas, pour cette raison que si la voiture a été volée, l'acquéreur est presque certainement en possession d'une fausse carte grise, donc qu'il n'a pas lui-même fait opérer le transfert ; il a commis une imprudence que nous qualifions de faute grave dont il doit supporter les conséquences.

Le rôle que nous attribuons à l'immatriculation dans l'admission de la bonne foi du possesseur exige impérieusement qu'on ne puisse reprocher à ce dernier ni faute ni négligence.

S'il pouvait se faire que le transfert de carte grise fût régulier au moment de la dernière vente mais que, cependant, la voiture eût été volée antérieurement, nous admet-

trions la bonne foi de l'acquéreur et nous lui accorderions le bénéfice de l'article 2280. On peut imaginer des cas où cette éventualité se réaliserait.

24. — L'utilisation de la carte grise comme élément de preuve de propriété a été faite notamment par le Tribunal de Commerce de Bernay, le 25 janvier 1935 (*Gaz. Pal.*, 1935-2-473) dans les conditions suivantes : un contrat de location-vente de camion portant réserve expresse de propriété et une clause résolutoire en cas de non-paiement aux échéances, était intervenu entre la Société des Établissements P. L. et le Sieur G...

Un paiement n'ayant pas été effectué, les Établissements P. L. ont invoqué la clause résolutoire et obtenu une ordonnance les autorisant à reprendre le camion, ce qui fut exécuté. Ensuite G... fut déclaré en faillite. Le syndic obtint un jugement par défaut ordonnant la restitution du camion à la masse. Sur opposition, le Tribunal a rétracté sa décision « attendu... qu'il résulte des débats que la carte grise et le permis de circulation du camion sont établis au nom de M. P. L. ; que ces pièces prouvent qu'à une époque bien antérieure à la cessation des paiements, le propriétaire était bien les Établissements P. L. ».

On a même utilisé la plaque d'identité d'une voiture pour en tirer une présomption de propriété : le Tribunal de Commerce de la Seine, le 17 avril 1935 (*Gaz. Pal.* 1935-2-150) dans une question de saisie : « attendu... que l'huissier déclare avoir constaté que le cabriolet qu'il saisissait portait une plaque d'identité sur laquelle il a relevé l'inscription « Société R. V. A. » ; que c'était donc bien cette société la propriétaire apparente de la voiture. »

Les décisions que nous venons de citer sont, nous le

reconnaissons, discutables au moins dans les termes catégoriques qu'elles emploient, mais nous les avons produites parce qu'elles montrent l'intérêt que pourrait présenter l'immatriculation organisée en vue de constituer un titre de propriété.

En tous cas il est certain que les juges du fait ont tout pouvoir pour apprécier la valeur de la possession invoquée. La Cour de Cassation l'a affirmé récemment encore en termes particulièrement nets : « Attendu que la règle « en fait de meubles, possession vaut titre » ne protège pas l'acquéreur d'objets mobiliers si, à l'époque de son entrée en possession, il n'a pas eu la croyance qu'ils lui ont été remis par leur légitime propriétaire et si, à ce moment, sa possession était équivoque et d'origine obscure ; que, d'autre part, la circonstance que le possesseur poursuivi pour recel des meubles dont il lui est demandé restitution, a bénéficié, faute de charges suffisantes, d'un arrêt de non-lieu, laisse néanmoins toute latitude aux juges du fond pour décider, dans leur pouvoir souverain d'appréciation et à l'aide de tous moyens de preuve, si ce possesseur était ou n'était pas équivoque. » (Cassation, 11 janvier 1937. D. H. 1937, p. 97).

Lorsque nous étudierons la loi du 29 décembre 1934, nous verrons qu'elle organise une certaine publicité du droit du créancier-vendeur à crédit dont elle fait un créancier-gagiste. L'existence d'une inscription de gage sur le registre administratif écarte l'application de l'article 2279, d'abord parce que la loi déclare que, par cette formalité, le vendeur sera réputé avoir conservé la possession, mais aussi parce que le sous-acquéreur a la possibilité de se renseigner. Lorsqu'il demandera le transfert de carte grise, la mention de gage continuera à figurer en regard

du numéro d'immatriculation de la voiture. Le service de la Préfecture qui opérera le transfert n'est pas chargé d'avertir ce sous-acquéreur, il pourra donc ne pas le faire. Mais le sous-acquéreur lui-même a la faculté d'être renseigné très exactement et officiellement sur l'existence ou la non-existence d'une mention de gage, il lui suffit d'en faire la demande et une attestation écrite doit lui être délivrée. S'il ne prend pas cette précaution, il commet une faute et l'existence de la mention suffit à le constituer de mauvaise foi.

Mais, nous le répétons, comme ce n'est pas le but de l'immatriculation, qu'elle n'est pas faite pour réaliser une publicité de droit civil, qu'elle n'est utilisée en ce sens que dans un cas très particulier prévu par une loi, l'application de notre thèse dépendra des cas d'espèce, ce n'est qu'une possibilité et non une règle absolue.

25. — Une situation tout à fait analogue est celle du don manuel.

En principe tous les meubles corporels sont susceptibles de don manuel. On ne peut avec certitude faire exception que pour ceux dont le transfert de propriété doit s'accompagner de formalités spéciales. Ainsi les navires, bateaux de rivière de plus de 20 tonnes et aéronefs. Pour eux la tradition est insuffisante, il faut une inscription sur un registre spécial : c'est seulement ainsi que la propriété peut être transférée.

L'automobile est-elle susceptible de don manuel ? En principe oui, mais en cette matière, la question délicate est celle de la preuve, si la réalité de ce don est contestée. Lorsque le donataire est poursuivi en restitution de l'objet

qu'il prétend lui avoir été donné, la charge de la preuve ne lui incombe pas immédiatement ; il est en possession, il allègue un don, c'est-à-dire un contrat qui l'a rendu propriétaire, il est donc susceptible d'être protégé par l'article 2279.

Mais, nous avons vu que les qualités de sa possession peuvent être discutées : si le demandeur parvient par ce moyen à écarter l'application de l'article 2279, le prétendu donataire devra apporter la preuve du contrat qu'il invoque.

26. — Dans le don manuel plus encore que dans l'application générale de l'article 2279, il est nécessaire de se montrer sévère sur les qualités de la possession.

Le plus souvent, en effet, le donataire et le donateur entretiennent des relations telles que l'affection qui semble les unir justifierait un don manuel de l'un à l'autre : parents, amis intimes, concubins, etc... Il faut éviter qu'il soit abusé de ces situations pour dissimuler les détournements d'objets mobiliers par de prétendus dons manuels que les apparences rendent vraisemblables.

27. — Il en est de même des sentiments qui peuvent lier un maître à un domestique depuis longtemps à son service. Ainsi un chauffeur prétend que son maître, quelque temps avant sa mort, lui a fait cadeau de sa voiture. Quelles circonstances pourront faire admettre son allégation ?

Le chauffeur n'a pas normalement la possession de la voiture, qui lui est seulement confiée ; dans une certaine mesure on peut le considérer comme un détenteur précaire, par conséquent incapable d'être protégé par l'article 2279

sur sa simple déclaration qu'il a bénéficié d'un don manuel. Il lui faudra donc produire des éléments de fait susceptibles de rendre vraisemblable la libéralité.

Si le chauffeur a fait établir la carte grise à son nom, ce n'est certes pas une preuve de la réalité du don puisqu'on n'exige aucune justification du droit de propriété au moment du transfert. Il aurait donc parfaitement pu faire opérer à l'insu de son maître le changement de carte de la voiture. Mais cette opération serait assez dangereuse pour lui et il ne s'y hasarderait sans doute pas sans avoir vraiment été gratifié ; s'il l'a faite les plus fortes présomptions sont en sa faveur.

Si le transfert de carte grise était demandé par le maître lui-même, cela devrait être considéré comme un aveu dispensant le donataire de toute autre justification.

De même, si le transfert était opéré dans des conditions telles que le maître ne pouvait pas l'ignorer, le don manuel apparaîtrait infiniment probable.

Alors que souvent dans les débats relatifs aux dons manuels on fait appel à des notions d'affection, de reconnaissance, etc... la carte grise pourra fournir par elle-même ou par les conditions dans lesquelles elle aura été échangée, un élément important rendant plus ou moins vraisemblables les affirmations du donataire.

28. — Si la bonne foi de ce dernier n'apparaît pas entière, il lui faudra faire la preuve de son droit car il ne pourra pas se prévaloir de l'article 2279.

Dans l'administration de cette preuve, il faut s'en tenir au droit commun, c'est-à-dire fournir un écrit au-dessus de 500 francs ; à défaut d'écrit utiliser l'aveu ou le serment. La preuve par témoins serait admise s'il y avait

commencement de preuve par écrit (art. 1347 C. civ.). La carte grise aurait-elle une valeur dans ce cas ? Certainement non parce qu'il s'agit là d'une matière ne laissant aucune place à l'appréciation du juge.

L'article 1347 fixe d'une manière précise ce qu'il faut entendre par commencement de preuve par écrit : c'est « tout acte par écrit émané de celui contre lequel la demande est formée, ou de celui qu'il représente et qui rend vraisemblable le fait allégué ».

L'établissement de la carte grise au nom du prétendu donataire ne correspond pas à cette définition, par conséquent ne suffit pas à permettre la preuve par témoins.

29. — Un cas très particulier va illustrer notre thèse et nous permettre de préciser notre position :

Une personne détient la voiture, l'autre la carte grise et chacune se prétend propriétaire de l'automobile.

S'il s'agit d'un don manuel : le propriétaire aurait dit à l'une :

« Je vous donne ma voiture, prenez-la dès maintenant, je ferai faire le transfert de la carte grise et je vous remettrai la nouvelle. »

De même à l'autre : « Je vous donne ma voiture, voici ma carte grise, allez faire le transfert et à votre retour vous emmènerez la voiture. »

Les faits se présentant de cette façon, nous sommes obligés, s'il n'y a preuve contraire, d'attribuer la propriété au possesseur de la voiture parce que, dans ce cas particulier, l'appréciation de la possession du point de vue de la bonne foi ne nous permet pas de préférer l'un à l'autre et il faut alors s'en tenir à l'application stricte de l'article 2279 combiné avec l'article 1141. On ne peut pas

posséder la voiture par le moyen de la carte grise : c'est donc celui qui a été mis en possession réelle qui doit être préféré puisque tous deux paraissent d'égale bonne foi. Il est moralement impossible d'exiger du donateur la remise immédiate soit de la voiture, soit de la carte grise. Cette dernière ne sera pourtant pas sans jouer un rôle, même dans ce cas, car l'excuse ne peut être acceptée que si cette situation dure peu de temps.

On peut admettre que chacun attribue à la négligence du donateur ou à des considérations d'opportunité, le retard apporté à le mettre en possession de l'autre élément nécessaire pour que le don soit complet. Mais en se prolongeant cette situation prouverait simplement que le propriétaire de la voiture n'a voulu faire de don ni à l'un ni à l'autre et les mystifier tous les deux, puisque ni l'un ni l'autre ne peut utiliser le don qui lui a été fait.

S'il y a eu vente le problème se pose différemment : il n'y a plus alors d'impossibilité morale à exiger du vendeur qu'il soit statué sur les deux éléments, voiture et carte grise, et nous revenons alors à l'étude faite plus haut, des conditions d'application de l'article 2279.

En résumé, l'immatriculation, mesure administrative, n'a, en soi, aucune valeur juridique, mais elle peut, indirectement, agir sur la situation de droit civil. La carte grise et les conditions de son transfert peuvent être des éléments importants et décisifs dans l'appréciation de la bonne foi du possesseur, appréciation de fait, et de la nature précaire ou non, équivoque ou non de sa possession.

CHAPITRE II

LOI DU 29 DÉCEMBRE 1934

30. — La loi du 29 décembre 1934 est intitulée « Loi facilitant l'acquisition de véhicules ou tracteurs automobiles ». Si elle a facilité cette acquisition c'est indirectement en apportant la sécurité aux constructeurs ou aux organismes de crédit dans la pratique de la vente à crédit des automobiles. Lorsqu'elle est intervenue, ce procédé de vente donnait lieu à des difficultés tellement graves que les constructeurs se demandaient s'ils avaient intérêt à développer ce genre d'affaires ; d'autre part ils étaient dans la nécessité absolue de chercher toujours de nouveaux débouchés et de nouveaux clients, de sorte que la réglementation de la vente à crédit devenait une question de vie ou de mort pour l'industrie automobile.

Cette question de la vente à crédit des effets mobiliers en général pose deux ordres de problèmes : l'un économique, l'autre juridique.

31. — Bien que l'objet de notre étude soit limité à la question juridique, il nous paraît utile de dire quelques mots de l'aspect économique.

Jusqu'au XIX^e siècle, il n'y avait pas ou peu de grandes industries travaillant pour des clients éloignés ; la clientèle était surtout locale et le client allait lui-même trouver

le fabricant pour lui demander ou lui commander ce dont il avait besoin. Deux événements qui ne sont d'ailleurs que deux applications différentes des mêmes découvertes ont bouleversé les conditions d'existence de l'industrie et du commerce : d'une part le remplacement croissant de la main-d'œuvre humaine par la machine, d'autre part l'extension considérable des moyens de transport.

Il fallut produire de plus en plus pour rémunérer les capitaux de plus en plus importants qui s'investissaient dans les industries, installer de nouvelles machines produisant plus et par suite meilleur marché et faire sans cesse appel à de nouveaux capitaux pour renouveler l'outillage vieillissant vite. La question des débouchés devint ainsi primordiale et on affirme couramment aujourd'hui : « Produire n'est rien, il faut vendre. » Le développement des moyens de transport permit d'étendre au monde entier la recherche des clients.

Mais ce n'était pas encore suffisant. On permit à l'acheteur de se libérer par des paiements ultérieurs échelonnés tout en mettant immédiatement à sa disposition l'objet vendu. Ce procédé, à la vérité très ancien, entra surtout depuis cinquante ans dans le domaine pratique et fut appliqué tout d'abord aux objets d'une valeur relativement peu élevée : machines à coudre, phonographes, bicyclettes, etc... Ce n'est qu'après la guerre de 1914-18 que l'industrie automobile ressentit à son tour la nécessité de pratiquer la vente à crédit.

Cela se justifiait d'ailleurs pleinement car l'automobile n'était plus uniquement l'objet de luxe de ses débuts : elle était devenue un instrument de travail dans un très grand nombre de cas : voitures de livraison ou de transport à plus grande distance, moyen de déplacement rapide

pour négociants, représentants, médecins, etc... Au cours de ces toutes dernières années le développement des transports par route offrait également un aspect social en permettant de décongestionner les grands centres urbains : il devenait possible aux travailleurs de la ville d'habiter assez loin du lieu de leur travail grâce aux services d'autobus et d'auto-cars organisés en réseaux complets autour des grandes villes, soit par les collectivités administratives, soit par des entreprises privées.

Cette industrie automobile dont il n'était pas possible de se désintéresser devait à la vente à crédit une part importante de son activité ; voici à ce sujet les précisions données par M. Malingre, député, dans le rapport qu'il a fait au nom de la Commission de législation civile et criminelle, séance du 27 juin 1934 : « la vente à crédit totalise 25 p. 100 de la production totale pour les véhicules ordinaires et 50 p. 100 pour les véhicules industriels. » Notons de plus que 80 p. 100 des véhicules achetés à crédit sont, pour leurs acquéreurs, des instruments de travail.

32. — La vente à crédit des automobiles se heurtait à des difficultés sérieuses : les unes provenaient de la nature de l'objet vendu, les autres du fait que la vente à crédit en général n'est pas réglementée en France, contrairement à ce qui existe dans un certain nombre de pays étrangers, et aussi du fait que les procédés juridiques employés par les constructeurs ou les organismes de crédit n'étaient pas toujours admis par la jurisprudence.

Dans le premier groupe de difficultés nous trouvons d'abord la valeur même de la voiture, valeur élevée entraînant l'octroi d'assez longs délais de paiement : douze, dix-huit et même vingt-quatre mois ; la voiture augmente

le rendement de celui qui l'emploie pour son travail mais elle nécessite des frais divers importants : essence, garage, assurances accidents, dépenses d'entretien, de réparation etc... ; en même temps, donc, que l'on amortit l'achat de la voiture par le paiement des traites, il faut couvrir les frais d'utilisation.

D'autre part, la voiture se déprécie vite : on admet généralement que la valeur tombe d'environ un tiers dès la sortie de l'usine et que, pendant les premiers mois de l'utilisation, il faut encore déduire 4 à 5 p. 100 de dépréciation par mois avant d'arriver à une valeur plus stable. Dans les modalités de paiement on doit tenir compte de cette dépréciation rapide du début, dépréciation qui tient à la fois à l'usure de la voiture et à l'ancienneté du modèle ; chaque année les constructeurs s'appliquent à sortir de leurs usines des voitures différentes quant à la partie mécanique, les améliorations et les découvertes étant incessantes, mais surtout différentes d'aspect extérieur, créant ainsi une sorte de mode et d'émulation entre les propriétaires pour les pousser à l'achat des derniers modèles ; les anciennes voitures sont alors revendues à une nouvelle classe d'acheteurs de goûts plus modestes ou de moyens pécuniaires plus limités.

Enfin l'automobile est exposée à des risques d'incendie et de vol qui peuvent être couverts par des assurances appropriées mais les primes sont assez élevées, d'où aggrava-
tion sensible des charges d'utilisation.

33. — Le second groupe de difficultés résulte de ce que le Code civil ne connaît pas la vente à crédit. Il ne la prohibe pas, la vente à tempérament est possible par application de l'article 1584 : « La vente peut être faite purement et

simplement ou sous une condition soit suspensive, soit résolutoire. Elle peut aussi avoir pour objet deux ou plusieurs choses alternatives. Dans tous ces cas, son effet est réglé par les principes généraux des conventions. »

Deux possibilités s'offraient donc au vendeur : la vente sous condition suspensive et la vente sous condition résolutoire. Dans les deux hypothèses la voiture est livrée immédiatement. Dans le premier cas l'acquéreur ne deviendra propriétaire que lorsqu'il aura payé la dernière traite : jusqu'au paiement intégral du prix, la propriété de la voiture est expressément réservée au vendeur. Dans le deuxième cas, vente sous condition résolutoire, la propriété est transférée immédiatement à l'acquéreur mais le contrat spécifie que, à défaut de paiement d'une seule traite à son échéance, la vente sera résolue et la propriété fera immédiatement retour au vendeur.

Le résultat final des deux combinaisons est pratiquement le même : après le refus de payer une des traites à l'échéance, l'acquéreur n'est pas propriétaire de la voiture qu'il détient, soit qu'il ne l'ait jamais été, condition suspensive, soit qu'il ne le soit plus par l'effet de la clause résolutoire. Le propriétaire, c'est-à-dire le vendeur, peut alors le mettre en demeure de restituer la voiture qu'il détient indûment.

34. — En dehors de ces procédés inspirés directement de l'article 1584, il en existait un autre, plus compliqué, plus discutable, qui avait pour but, lui aussi, de maintenir la propriété sur la tête du vendeur jusqu'au paiement intégral du prix, c'était la location-vente. Le constructeur mettait la voiture à la disposition de son client et il était spécifié au contrat que c'était à titre de location, les men-

sualités prévues étaient des loyers pour l'usage de la chose. En même temps, le contrat contenait une promesse de vente : au bout d'un certain nombre de mensualités régulièrement payées, le locataire pouvait automatiquement devenir propriétaire de la voiture : il lui suffisait d'en manifester la volonté.

Ce procédé a été difficilement accepté par la doctrine et la jurisprudence. M. Thaller, notamment, en a fait une critique vigoureuse (note D. P. 1896-1-57). Il faut bien reconnaître en effet que les parties avaient la volonté d'effectuer une vente, mais, juridiquement, le contrat était parfaitement licite. En fait, les tribunaux l'admettaient sauf lorsque les circonstances qui avaient accompagné la vente montraient que le procédé n'avait été employé que pour frauder la loi et notamment l'article 550 du Code de commerce : Cassation 22 décembre 1909, D. P. 1910-1-63 : « le contrat constituait donc, dès l'origine, une véritable vente dissimulée sous l'apparence d'une location pour faire fraude à la loi et, éventuellement, aux droits des créanciers. » Dans cette espèce, il y avait liquidation judiciaire de l'acquéreur.

35. — C'est en matière de faillite et de liquidation judiciaire, que les procédés que nous venons de décrire étaient critiquables. Leur but était de soustraire la voiture à l'action des autres créanciers de l'acquéreur.

En ce qui concerne les acquéreurs non-commerçants, ces clauses pouvaient donner leur plein effet et permettre la revendication du vendeur. Les tribunaux l'admettaient couramment (Paris, 4 janvier 1932, D. H., 1932-139. Caen, 17 mai 1934. *Gaz. Pal.* 1934-2-263). Cassation, Criminelle, 4 décembre 1936, *Gaz. Pal.*, 14 janvier 1937 —

Cassation, 1^{er} juillet 1925. Sirey, 1926-1-269. — Grenoble, 4 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-843.).

Conformément au principe général que les conventions librement formées font la loi des parties, un contrat de vente peut être assorti au point de vue civil de toutes les modalités désirées par les contractants, à condition qu'elles ne soient pas contraires à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

Précisément en matière commerciale on se heurte à l'article 550 Code de commerce *in fine* :

« Le privilège et le droit de revendication établis par le n^o 4 de l'article 2102 du Code civil au profit du vendeur d'effets mobiliers, ne peuvent être exercés contre la faillite. »

Article 2102, 4^o du Code civil :

« Les créances privilégiées sur certains meubles sont :

.....

4^o Le prix des effets mobiliers non payés, s'ils sont encore en la possession du débiteur, soit qu'il ait acheté à terme ou sans terme. »

Il résulte donc de la combinaison de ces deux textes que le vendeur d'effets mobiliers non payés possède sur ces effets un privilège par rapport aux autres créanciers de l'acquéreur mais si cet acquéreur est un commerçant, le privilège est anéanti par la déclaration ultérieure de faillite ou de liquidation judiciaire. Ce privilège peut-il être indirectement conservé en insérant dans le contrat une clause de reprise ou de réserve de propriété ? Peut-on éviter l'application de l'article 550 Code de commerce, autrement dit les termes de cet article sont-ils, ou non, d'ordre public ?

36. — La loi du 29 décembre 1934 a diminué l'impor-

tance de ces problèmes en ce qui concerne l'automobile, sans toutefois, à notre avis, les faire disparaître complètement au moins sur le terrain doctrinal. Cette loi offre aux vendeurs la possibilité d'utiliser un procédé qu'elle réglemente et qui, dans certains cas, peut être le meilleur mais il reste des cas où il peut, sans grand inconvénient, être remplacé par l'un des procédés que nous avons indiqués. Ces pratiques restent d'ailleurs d'actualité pour tous les autres meubles vendus à crédit et, de plus, la loi du 29 décembre 1934 n'a pas été présentée, même pour l'automobile, comme la solution définitive. Dans son rapport à la Chambre, le 29 décembre 1934, M. Michel Parès disait :

« Il convient surtout de faire observer que la loi proposée est essentiellement provisoire, cette matière devant être englobée dans la future loi sur les locations-ventes dont la commission se trouve actuellement saisie et dont les Chambres voudront certainement s'occuper de toute urgence. »

Cette loi n'a pas encore vu le jour, et, seule, à l'heure actuelle, la vente à crédit des automobiles est réglementée, provisoirement. La question sera donc discutée à nouveau un jour et il n'est pas inutile de rappeler en quel état elle se trouvait avant la loi de 1934.

37. — Le vendeur à crédit qui, vis-à-vis d'un acquéreur commerçant, employait soit la location-vente, soit la vente sous condition résolutoire ou suspensive, pouvait-il lorsque ce commerçant tombait en faillite ou en liquidation judiciaire, opposer à la masse des créanciers le droit de propriété qu'il avait cherché à se réserver sur la voiture ?

Il faut distinguer deux cas : 1° La clause de réserve de propriété a joué avant le jugement de déclaration de fail-

lite ou de liquidation judiciaire ; 2° C'est seulement après le jugement que le vendeur demande le bénéfice de cette clause.

38. — Dans le premier cas, il est indiscutable que le vendeur était ou resté propriétaire ou qu'il l'était redevenu avant la déclaration de faillite, à condition que l'action ait été intentée avant l'ouverture de la période dite suspecte, c'est-à-dire avant la cessation générale des paiements. Cela était admis d'une façon constante par la jurisprudence :

Tribunal de commerce, Seine, 17 novembre 1931 :
« Attendu qu'il appert des pièces et circonstances de la cause que le contrat litigieux étant résolu par défaut de paiement avant la mise en liquidation judiciaire de Hirtz, que, par suite ce dernier n'était pas le propriétaire de la voiture alors qu'il était encore *in bonis* ; Attendu en conséquence que la société demanderesse dans le patrimoine de laquelle cette voiture était revenue à raison de la résolution de la vente, est en droit d'en réclamer la restitution... » (cité par M. Peytel dans son ouvrage : *La vente à crédit et les automobiles*).

Montpellier, 29 janvier 1935, D. H., 1935-205 :

« Attendu que si les clauses particulières fréquentes dans les contrats de vente d'automobiles, suivant lesquelles le véhicule resterait la propriété du vendeur jusqu'à complet paiement du prix, ne sont pas opposables à la masse des créanciers d'une faillite ou liquidation judiciaire... il en est autrement lorsqu'en exécution d'une clause résolutoire expresse impliquant la résolution de plein droit d'une telle vente en cas de non-paiement d'une traite suivi d'une mise en demeure restée sans effet, la dite résolution se trouve définitivement accomplie avant

le dépôt du bilan... En pareil cas c'est à la masse des créanciers qu'incombe la charge d'une véritable revendication, laquelle ne saurait être accueillie que s'il est possible d'établir entre l'acheteur et le vendeur une collusion frauduleuse destinée à préjudicier aux droits desdits créanciers...

... Attendu que lorsque B... déposait son bilan à la date du 25 mai, l'automobile litigieuse était donc définitivement sortie de son patrimoine... »

(Il y avait eu, en l'espèce, traite non payée le 30 avril et mise en demeure restée sans effet le 2 mai.)

Cette jurisprudence a été confirmée par la Cour de cassation : 3 mai 1935 (*Gaz. Pal.*, 1935-2-49), 1^{er} avril 1936 (*Gaz. Pal.*, 1936-1-746) elle paraît bien fixée et la Cour de Paris l'a appliquée récemment encore dans un cas de vente d'automobile faite avant la loi du 29 décembre 1934 :

« Considérant que la convention stipulait... que le client ne deviendrait propriétaire de la voiture qu'après règlement complet du prix... ; que la convention intervenue apparaît comme une vente à crédit, assortie d'une clause résolutoire laquelle a produit son effet par suite du défaut de paiement... ; qu'ainsi en toutes hypothèses, huit jours après la mise en demeure, soit au plus tard le 6 novembre 1935, c'est-à-dire à une époque où T... était encore *in bonis*, la Société C... était propriétaire de la voiture, sans même qu'il y eut lieu pour elle d'exercer après la mise en faillite, son droit de revendication, puisqu'elle était déjà à cette dernière époque rentrée en possession de l'automobile depuis près d'un mois ; que c'est donc à tort que les premiers juges ont cru pouvoir faire état en l'espèce des dispositions des articles 550 et 575 du Code de commerce (Cour de Paris, 2 janvier 1937, *Gaz. Pal.* 15 mars 1937).

39. — La solution est bien différente dans le deuxième cas, c'est-à-dire lorsque le vendeur à crédit demande le bénéfice de la clause de réserve de propriété ou de la clause résolutoire après le jugement déclaratif de faillite. Très généralement la doctrine française n'admet pas que ces clauses puissent être opposées à la masse de la faillite. M. Thaller, notamment, est très net sur ce point dans la note qui accompagne la décision de la Cour de cassation du 17 juillet 1895 au *Dalloz Périodique*, 1896-1-57 : « Cette clause est-elle opposable à la faillite ou à la liquidation judiciaire de l'acheteur survenant ensuite ? C'est à bon droit que la Cour d'appel a répondu négativement et que la Chambre civile a consacré la même thèse... On ne peut pas qualifier arbitrairement un contrat de vente ou de louage, à la convenance des parties ou de l'une d'elles. La dénomination prise importe peu, c'est la réalité de la convention qui est déterminante... Les prétendus loyers ont été imputés sur un prix de vente, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas des loyers mais des acomptes de ce prix. »

Certains Tribunaux de commerce, et même certaines Cours ont parfois admis l'opposabilité à la masse d'une clause de réserve de propriété jouant après le jugement déclaratif de faillite, lorsque les circonstances de fait montraient d'une façon non douteuse qu'il n'y avait eu lors de la conclusion du contrat aucune entente frauduleuse entre le vendeur et l'acquéreur. La Cour de cassation a toujours résisté à cette prétention et affirmé la thèse contraire :

« Attendu que la Cour d'appel a considéré que, même si la clause dont se prévalait la Société avait eu la portée, que celle-ci lui prêtait, d'une véritable condition suspendant le transfert de la propriété à l'acheteur, elle n'au-

rait pas été opposable à la masse de la faillite dudit acheteur ; qu'en répondant ainsi aux conclusions de la demenderesse telles qu'elles étaient formulées, l'arrêt attaqué a fait une exacte et juste appréciation de la règle de droit qui interdit au vendeur de marchandises ou de matériel commercial de reprendre au préjudice de la faillite, les choses de cette nature livrées antérieurement, en exécution d'une vente même conditionnelle, et devenues, par leur entrée dans les magasins de l'acheteur, éléments de la solvabilité apparente de celui-ci. » (Cass. 28 mars 1934, Sirey, 1935-1-337.)

Mêmes motifs et mêmes conclusions de la Cour de cassation, le 22 octobre 1934 (D. H. 1934-569).

Ce souci de protéger la sécurité des créanciers qui auraient pu être trompés par les apparences d'un patrimoine mobilier important a été diversement apprécié par les auteurs. La vente à crédit des automobiles était devenue d'une pratique suffisamment courante pour que les créanciers éventuels d'un commerçant ne s'en laissent pas imposer par la possession d'une voiture qui peut parfaitement ne pas être payée intégralement. Aussi, à notre avis, l'argument de la Cour de cassation n'avait pas, même en 1934, une très grande valeur.

En résumé, à la veille du vote de la loi de 1934, les clauses de location-vente ou de vente sous condition résolutoire ou suspensive produisaient leur plein effet sauf lorsqu'elles étaient invoquées contre la faillite de l'acquéreur, après le jugement déclaratif.

40. — Les deux derniers arrêts de la Cour de cassation que nous avons signalés (28 mars 1934 et 22 octobre 1934) ont vivement ému les constructeurs de voitures et les

organismes de crédit et précipité le vote de la loi du 29 décembre 1934.

La question avait déjà été étudiée en doctrine et certains auteurs admettaient qu'il devenait utile que le législateur se préoccupât d'organiser la vente à crédit. M. Percerou, notamment, dans un article paru dans les *Annales de droit commercial* de 1931, écrivait p. 189 : « En droit français, le vendeur ne saurait échapper à ces conséquences en stipulant qu'il conservera jusqu'à parfait paiement du prix, la propriété des marchandises : pareille clause du contrat de vente sera sans effet à l'égard de la masse. (Cass., 17 juillet 1895. D. P. 1896-1-57. Cass., 21 juillet 1897. D. P. 1898-1-269) » et p. 198 : « Mais, s'il ne nous paraît pas désirable de maintenir au delà de la livraison, le privilège du vendeur sur les effets destinés à la revente, il en va autrement à l'égard des objets qui constituent entre les mains de l'acheteur des instruments d'exploitation durable... La publicité du privilège est ici assez facile à réaliser, s'agissant ordinairement de machines importantes, identifiables aisément et attachées à demeure à un lieu fixe où peut se faire la publicité : le privilège du vendeur ainsi entendu reste conforme aux principes généraux de spécialité et de publicité qui dominent les sûretés réelles modernes. »

Ainsi M. Percerou, adversaire dans l'état actuel des textes français de l'opposabilité à la masse de toute clause de réserve de propriété, admettait que ces textes fussent remaniés ou complétés pour les objets mobiliers utiles à l'exploitation, destinés à rester d'une façon durable entre les mains du commerçant et qui, par leur importance, se prêtent à l'organisation d'une publicité suffisante pour avertir utilement les tiers. L'article n'était pas écrit pour

l'automobile, il visait toutes les machines utilisées pour l'exploitation mais l'automobile rentre dans cette catégorie et elle permet la publicité nécessaire. C'est bien en effet cette question de publicité qui est à la base du problème.

On justifie la non-opposabilité aux créanciers du failli de la clause de réserve de propriété par l'impossibilité où ils étaient, au moment où ils traitaient, de savoir, sans poser une question indiscrete au commerçant, que la voiture dont il avait la jouissance n'était pas intégralement payée et ne ferait pas partie de l'actif en cas de faillite. Cet argument ne pourrait plus être invoqué si l'on permettait à ceux qui se préparent à traiter avec un commerçant de se renseigner d'une façon certaine, à l'insu même de ce dernier, sur le paiement intégral ou non de l'automobile qu'il possède.

41. — Ayant ainsi exposé rapidement les difficultés auxquelles se heurtait la vente à crédit des automobiles, voyons maintenant la solution apportée à ces problèmes par la loi du 29 décembre 1934.

Loi facilitant l'acquisition des véhicules ou tracteurs automobiles, du 29 décembre 1934.

ARTICLE 1^{er}. — Tout contrat de vente à crédit de véhicule automobile devra faire l'objet d'un acte sous seing privé dûment enregistré, rédigé dans les termes de l'article 2074 du Code civil. L'enregistrement de cet acte sera fait au droit fixe.

ART. 2. — Les vendeurs, cessionnaires de créance, escompteurs et prêteurs de deniers pour l'achat à crédit d'une automobile, devront, pour conserver leur gage

dans les termes de l'article 2076 en faire mention sur un registre spécial à souche qui sera ouvert à cet effet dans toutes les Préfectures. La mention dont il vient d'être parlé rappellera la constitution de gage dont le véhicule est l'objet, le nom de l'acheteur et du créancier et la date de l'enregistrement du contrat.

La déclaration sera faite à la Préfecture qui aura délivré la carte grise.

Un reçu de la déclaration devra être délivré au créancier-gagiste et ce reçu répétera littéralement la mention portée à la souche. Par la délivrance de ce reçu, le créancier-gagiste sera réputé avoir conservé la marchandise en sa possession.

Le créancier sera seul responsable de l'insuffisance ou de l'irrégularité de la déclaration qu'il n'aurait pas contrôlée.

La radiation de la mention incombera au créancier-gagiste et le reçu qui lui sera délivré constatera que la mention se trouve désormais anéantie.

ART. 3. — La réalisation du gage se fera, quelle que soit la qualité du débiteur, conformément aux dispositions de l'article 93 du Code de commerce.

ART. 4. — La présente loi sera imprimée au verso de la carte grise.

ART. 5. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux Colonies.

42. — Dès sa promulgation, cette loi a été très vivement critiquée par M. Capitant (La vente à tempérament des automobiles, D. H. 1935 p. 9 et suiv.). Cependant, dans la pratique, elle s'est révélée moins désastreuse que M. Capitant ne le prédisait. Il est vrai que ces critiques n'ont peut-être pas été sans influence sur la circulaire ministérielle

destinée à en fixer les modalités d'application, qui est parue le 18 février 1935, et dont voici les passages essentiels :

Les Ministres de la Justice, du Commerce et de l'Industrie, des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics à Messieurs les Préfets.

.
Cette loi est applicable aux voitures automobiles, aux motocyclettes et side-cars, ainsi qu'aux tracteurs de toute nature, routiers et agricoles ; elle ne s'applique pas aux bicyclettes à moteur auxiliaire (B. M. A.) remplissant les conditions fixées par l'article 48 du Code de la route.

.
La déclaration prescrite par l'article 2, que vous remettra le créancier-gagiste, devra être rédigée conformément au modèle ci-joint... Des formules imprimées seront mises à la disposition des intéressées.

Dès réception de cette déclaration, vous aurez tout d'abord à vérifier si le numéro d'identité indiqué dans la déclaration du créancier-gagiste figure bien sur le registre d'immatriculation des véhicules au nom de l'acheteur à crédit et si le véhicule a fait ou n'a pas déjà fait l'objet d'une autre mention de gage.

.
Cette vérification se matérialisera par l'apposition, dans la case de désignation du propriétaire, d'un cachet portant la mention « véhicule constitué en gage. » Mais aucune mention spéciale ne doit être portée sur la carte grise. La déclaration constituera la souche même du registre spécial prévu par la loi.

Vous aurez donc à utiliser un classeur-relieur dans lequel seront insérées les déclarations que vous recevrez. Vous le numéroterez dans l'ordre. Vous détacherez le reçu préparé à l'avance par le créancier-gagiste et annexé à sa déclaration et vous le lui retournerez dans l'enveloppe timbrée qu'il aura préparée à cet effet, en le datant et en le signant, mais après vous être assuré que les mentions du reçu sont bien exactement celles de la déclaration.

.

Dès réception de la demande de radiation, à laquelle sera obligatoirement joint, à titre justificatif du droit de demander la radiation, le reçu d'inscription de gage que vous aviez précédemment délivré, vous vous reporterez au registre d'immatriculation pour radier la mention « véhicule constitué en gage » qui s'y trouvera inscrite.

.

La déclaration de créance gagée ne fera pas obstacle aux transferts de la carte grise. Toutefois, si la carte grise présentée émane d'une Préfecture autre que la vôtre, la demande de transfert devra être accompagnée d'une attestation de la Préfecture intéressée indiquant si le véhicule a fait ou non l'objet d'une déclaration de créance gagée.

Dans l'affirmative, la mention « véhicule constitué en gage » avec l'indication de la Préfecture en cause sera portée dans la case du registre d'immatriculation, comme il est dit plus haut.

.

Vous aurez à délivrer, à toute personne qui vous en fera la demande, des attestations d'inscription ou de non-inscription de gage, ainsi que de radiation ou de non-radiation. Ces attestations seront délivrées par écrit.

Les déclarations d'inscription, reçus de déclaration,

demandes de radiation et reçus de radiation, ainsi que les attestations d'inscription ou de non-inscription, de radiation ou de non-radiation sont assujettis au timbre de dimension.

Tracteurs agricoles. — Pour ces véhicules, la déclaration de gage devra être faite à la Préfecture du lieu du domicile de l'acheteur à crédit. Toutes les prescriptions ci-dessus, à l'exception de celles qui concernent le registre d'immatriculation, leur sont applicables.

Sont joints à cette circulaire les modèles de : déclaration d'inscription de gage faite par le créancier-gagiste, demande de radiation d'inscription de gage, et les reçus correspondants.

43. — Cette circulaire a comblé une partie des lacunes de la loi, il en subsiste cependant que nous signalerons. Disons tout de suite que, de l'enquête là laquelle nous nous sommes livré auprès des diverses catégories d'intéressés, constructeurs, organismes facilitant la vente à crédit des automobiles et garagistes, il résulte que la loi du 29 décembre 1934 donne pleine satisfaction et que son application n'a entraîné aucune des catastrophes redoutées par M. Capitant. Il y a moins de difficultés qu'auparavant et, lorsqu'il s'en produit, la prodécure poursuivie jusqu'au bout permet presque toujours au vendeur ou à l'organisme de crédit d'éviter une perte. Quelles que soient, donc, les imperfections de cette loi, les résultats qu'elle donne pratiquement doivent la réhabiliter en partie et justifient que nous en étudions le fonctionnement et, tout d'abord, les formalités auxquelles elle donne lieu.

44. — Tout contrat de vente à crédit de véhicule automobile, dit l'article 1^{er}, devra faire l'objet d'un acte sous seing privé dûment enregistré, rédigé dans les termes de l'article 2074 du Code civil. L'acte doit donc contenir la déclaration de la somme due et les caractéristiques de la voiture, marque et nature du véhicule, numéro du châssis et description sommaire de la carrosserie. Si, entre le constructeur ou le vendeur et l'acquéreur, s'interpose un organisme de crédit, escompteur ou prêteur, on le fera intervenir à l'acte en spécifiant que c'est lui le bénéficiaire du gage. Par application de l'article 1325 du Code civil, on devra rédiger autant d'originaux que de parties ayant un intérêt distinct, c'est-à-dire un pour le vendeur, un pour l'acquéreur, un pour l'organisme de crédit s'il y a lieu et enfin, l'acte devant être enregistré, un pour l'enregistrement, donc, au minimum trois originaux.

L'enregistrement se fera au droit fixe, actuellement 22 fr. 50. Bien que la loi ne précise rien à cet égard il sera prudent de le faire enregistrer le plus tôt possible sans attendre le délai de trois mois accordé d'une façon générale par la loi du 29 juin 1918, pour l'enregistrement des actes constatant des conventions synallagmatiques. En effet, pour faire inscrire son gage, et son intérêt est de le faire sans tarder, le créancier doit indiquer la date et le lieu de l'enregistrement du contrat. Peut-être, même, le vendeur agirait-il prudemment en liant, par une clause particulière, le transfert de propriété et l'inscription du gage pour supprimer la période pendant laquelle une fraude reste possible.

45. — L'article 2 de la loi complété par la circulaire ministérielle précise les formalités de l'inscription et de la radiation ; c'est le texte qui contient l'essence même de la

loi et qui a attiré particulièrement les sévérités de M. Capitant. Il est certain que ce texte aurait gagné à être rédigé d'une façon plus précise et plus complète afin qu'il pût se suffire à lui-même.

Pour réaliser l'inscription du gage on s'est inspiré de ce qui est pratiqué en matière immobilière depuis la loi du 1^{er} mars 1918 complétée par les lois du 24 juillet 1921 et 21 février 1926 : les conservateurs des hypothèques n'ont plus à inscrire sur des registres les renseignements fournis par les déclarants, ce sont les déclarations rédigées par les particuliers eux-mêmes sur du papier fourni par l'administration qui sont reliées ensemble pour former un registre. De même pour le nouveau gage la circulaire ministérielle du 18 février 1935 a fixé les modèles de la déclaration et de la radiation ainsi que des reçus correspondants : les formules sont imprimées sur des feuilles doubles : d'un côté la demande d'inscription ou de radiation, de l'autre le reçu. C'est le créancier-gagiste lui-même, et ce point a son importance, qui doit remplir aussi bien le reçu que la déclaration d'inscription ou la demande de radiation. L'agent de l'administration se borne à faire les vérifications de conformité et à apposer la mention « véhicule constitué en gage » sur le registre d'immatriculation ou à supprimer cette mention s'il s'agit d'une radiation.

La circulaire ministérielle interdit expressément toute mention sur la carte grise pouvant révéler que la voiture a été achetée à crédit ou au moyen d'un emprunt. Peut-être est-il permis de le regretter. On a craint de froisser certain amour-propre des propriétaires de voitures. Ce souci nous paraît plus théorique que réel : ce n'est guère que dans les relations avec les agents de la circulation que l'on a l'occasion de produire cette carte ; d'autre part la

vente à crédit est suffisamment pratiquée aujourd'hui pour qu'il soit parfaitement normal que des mensualités restent à acquitter pour parfaire le paiement de la voiture. Au surplus, le fait que la voiture est gagée pourrait n'être révélé que par un examen attentif de la carte grise ; point n'est besoin d'y inscrire une mention en grosses lettres mais seulement de permettre à celui qui a intérêt à connaître l'existence du gage, d'être renseigné par la seule lecture de la carte grise. Cela offrirait le grand avantage d'éviter les erreurs, qui, nous le verrons, sont encore possibles.

D'ailleurs, la publicité telle qu'elle a été organisée n'empêche pas, même un indiscret, de savoir très exactement et officiellement si la voiture est intégralement payée. La circulaire ministérielle prescrit de délivrer par écrit à toute personne qui en fera la demande, des attestations d'inscription, de non-inscription ou de radiation. Il n'en coûte que le prix du timbre de dimension, c'est-à-dire actuellement 4 francs. C'est, au reste, une nécessité absolue : la loi n'en parle pas et l'article de M. Capitant, publié, nous le rappelons, avant la circulaire ministérielle, a fortement marqué cette étrangeté : M. Violette, rapporteur au Sénat, avait déclaré : « Sans doute, il faudra dans chaque préfecture ouvrir un registre pour recevoir les déclarations de constitution de gage, mais ce sera moins pour recevoir les déclarations de constitution de gage et réaliser une publicité que pour pouvoir déclarer qu'en vertu d'une fiction de la loi, l'inscription sur ce registre témoignera pour le créancier-gagiste d'une volonté de rétention du véhicule qui aura cette conséquence juridique que, tant que le véhicule restera inscrit sur le registre, il sera réputé entre les mains du créancier gagiste. »

Et M. Capitant de poursuivre : « Nous ne comprenons plus. Comment ! on institue un cas nouveau de gage sans déplacement, comparable au warrant agricole et au warrant hôtelier, et le registre créé pour le mentionner ne serait pas destiné à le faire connaître aux tiers ! A quoi servira-t-il ce registre si les tiers ne peuvent le consulter et qui ne voit l'étrangeté de cette fiction d'une automobile appartenant à une personne et réputée être entre les mains d'un créancier-gagiste, dont le droit sera opposable aux tiers ? Le rapporteur avoue lui-même qu'elle est audacieuse. »

La circulaire ministérielle a donc, ici encore, réparé une erreur, ou un oubli et il suffit de faire une demande à la Préfecture d'immatriculation pour savoir si telle voiture est, ou non, gagée.

46. — Un autre point que la loi avait laissé dans l'ombre et que la circulaire a précisé est celui de la revente de la voiture gagée : « La déclaration de créance gagée ne fera pas obstacle aux transferts de la carte grise. » Par conséquent le propriétaire de la voiture peut la revendre sans commettre aucun délit. Quel texte, d'ailleurs pourrait-on lui appliquer ?

L'article 408 du Code pénal qui traite de l'abus de confiance ne vise que ceux qui auraient « détourné ou dissipé au préjudice des propriétaires, possesseurs ou détenteurs » des marchandises qui ne leur auraient été remises qu'à titre de nantissement. Or, dans notre cas, le débiteur est propriétaire de la voiture. Même avant la loi de 1934 lorsque la pratique utilisait la clause de réserve de propriété, la Cour de cassation ne considérait pas qu'il pouvait y avoir abus de confiance : Cassation criminelle, 18 octo-

bre 1934. *Gaz. Trib.*, 21 novembre 1934 : « Ni la livraison d'une voiture automobile avant le paiement intégral du prix convenu, ni le fractionnement de ce prix en plusieurs mensualités, ni la stipulation que le vendeur resterait propriétaire jusqu'au versement total de la somme fixée, ne sont des faits incompatibles avec la qualification de « vente »... En conséquence, l'acquéreur qui n'est tenu vis-à-vis du vendeur que par des obligations dérivant du contrat de vente, ne saurait être ni recherché ni retenu dans les liens d'une prévention d'abus de confiance pour violation d'un contrat de prêt à usage. »

Même sens : Cassation criminelle, 1^{er} juin 1935. *Gaz. Pal.*, 1935-2-315.

Pourrait-on mieux appliquer l'article 400, paragraphe 5 du Code pénal qui punit « tout débiteur, emprunteur ou tiers donneur de gage qui aura détruit, détourné ou tenté de détruire ou de détourner des objets par lui donnés à titre de gage ? » Avant la loi de 1934, cet article a été plusieurs fois appliqué : Tribunal correctionnel Seine, 12 mai 1933, D. H. 1933, p. 566 : « Commet le délit de détournement de gage et encourt par suite les peines prévues par les articles 400, paragraphe 5 et 401 du Code pénal, celui, qui, ayant passé avec un fabricant d'automobiles, sous le nom de bon de commande, un contrat d'achat d'automobile par paiements échelonnés, aux termes duquel on lui remettait une voiture qu'il s'engageait à payer par fractions échelonnées et dont il ne deviendrait propriétaire qu'après complète libération, s'étant en outre interdit de vendre la voiture tant que la totalité des effets souscrits ne seraient pas payée, a, au mépris de ces conventions, aliéné la voiture qui lui avait été vendue, sans avoir effectué les versements dûs. » Thèse confirmée par la Cassation

criminelle, 2 février 1935. *Gaz. Pal.* 1935-1-368, dans une affaire analogue où la Cour de Rouen, le 11 mai 1933, avait refusé de voir un détournement de gage.

Pourrait-il en être de même aujourd'hui ? Nous ne le pensons pas. En premier lieu parce que le gage résulte désormais de la loi et non de la convention des parties comme l'exigent les mots employés dans l'article 400 du Code pénal : « tout débiteur... qui aurait détourné... des objets par lui donnés à titre de gage. » Lorsque les tribunaux faisaient application de ce texte l'interdiction d'aliéner était expressément formulée dans la convention. En second lieu, la publicité du gage de la loi de 1934 est organisée ; la revente faite sans manœuvre frauduleuse, c'est-à-dire s'accompagnant du transfert normal de la carte grise, enlève toute clandestinité à l'opération ; elle ne porte pas atteinte aux droits du créancier puisque ses intérêts sont sauvegardés par la persistance du gage ; enfin le nouvel acquéreur a, de son côté, toute facilité pour savoir que la voiture est gagée, et qu'il peut être, de ce fait, recherché par le créancier-gagiste. Que la voiture soit revendue ou qu'elle soit toujours entre les mains du premier acquéreur, peu importe au créancier, l'essentiel pour lui est que l'inscription de son gage suive la voiture (et la publicité est organisée de façon à répondre à ce besoin), et qu'il puisse, en cas de non-paiement d'une traite, pour-suivre la réalisation de son gage.

47. — Lorsque l'acquéreur a intégralement payé le prix de la voiture, l'inscription de gage n'est plus justifiée et doit disparaître. La radiation de l'inscription incombe au créancier-gagiste, dit la loi, mais elle ne fixe pas dans quel délai et n'indique aucune sanction à l'encontre du

créancier négligent. M. Capitant aurait voulu qu'il fût permis au débiteur nanti de la facture définitive constatant le paiement, de demander lui-même la radiation. Ce ne serait pas sans danger. Nous estimons préférable de procéder de la façon suivante : le débiteur, au moment du paiement de la dernière traite, demandera au créancier de lui remettre en même temps la demande de radiation et son reçu dûment remplis, ainsi que le reçu d'inscription qui avait été délivré par la Préfecture lors de la déclaration. Muni de ces pièces le débiteur peut alors faire procéder lui-même à la radiation.

48. — La loi prenant le souci d'éviter toute responsabilité à l'Administration du fait de l'inscription de gage spécifie que « le créancier sera seul responsable de l'insuffisance ou de l'irrégularité de la déclaration qu'il n'aurait pas contrôlée ». M. Violette, rapporteur au Sénat, disait même : « On remarquera que dans notre système, il ne peut résulter aucune responsabilité pour les Préfectures, contrairement au texte de la Chambre. En effet en exigeant que soit délivré au créancier-gagiste un reçu de sa déclaration, c'est le créancier que nous rendons responsable en cas d'erreur, puisqu'il se trouvera en faute de n'avoir pas contrôlé la parfaite conformité de la mention avec sa déclaration. »

Est-ce vraiment si facile ? Il nous paraît que la part de responsabilité qui peut incomber au créancier-gagiste est beaucoup plus limitée que ne l'imaginait le rapporteur. En effet, que peut contrôler le créancier ? Non pas le registre administratif assurément, mais seulement la conformité du reçu et de la déclaration. Or, dans la pratique c'est lui qui rédige les deux et c'est l'agent de l'adminis-

tration qui contrôle la conformité des deux pièces avant de remettre le reçu au créancier. Dès qu'on lui a délivré ce reçu, le créancier n'a plus aucun moyen de contrôle et, par suite, on ne peut lui faire supporter aucune responsabilité. Il en reste au contraire une considérable à la charge de l'administration : c'est celle qui peut résulter des fautes ou des erreurs commises à l'intérieur du service et qui peut se révéler à l'occasion de plusieurs opérations :

— Vérification que la voiture est bien immatriculée à la Préfecture où on présente la demande d'inscription ;

— Apposition sur le registre d'immatriculation de la mention « véhicule constitué en gage » ;

— Au moment du transfert de carte grise, apposition de la même mention au nom du nouveau propriétaire.

Dans tous ces cas, il ne s'agira que de fautes d'inattention d'un employé, mais fautes toujours possibles, et bien que très rares, il y en a déjà eu des exemples, c'est une faiblesse humaine inévitable.

Plus grave est le cas suivant : la circulaire ministérielle oblige la Préfecture à laquelle on demande le transfert d'une carte grise délivrée par une autre Préfecture, à exiger une attestation de cette dernière indiquant si le véhicule a fait ou non l'objet d'une déclaration de créance gagée. Soit, par exemple, une voiture immatriculée à Caen et faisant l'objet d'une inscription de gage ; elle est vendue à Paris où on demande le transfert de carte grise ; il faut produire une attestation de la Préfecture du Calvados ; cette attestation mentionnera le gage et Paris reportera cette mention sur son registre d'immatriculation. Là s'arrêtent ses obligations et la nouvelle Préfecture d'immatriculation n'est pas tenue d'aviser la première que le véhicule gagé fait désormais partie de son ressort. A Paris,

on s'est rendu compte du danger et, pratiquement, on enverra une lettre à Caen pour lui faire connaître où se trouve désormais la voiture ; nous ne savons pas si cette pratique est générale, nous ne le croyons pas et en tous cas elle gagnerait à être obligatoire. Cette précaution ne supprime d'ailleurs pas entièrement le danger : si la lettre n'arrive pas à destination, et ce n'est pas une éventualité impossible, le créancier de Caen est incapable de retrouver la voiture, à moins de s'adresser à toutes les Préfectures.

49. — Il faudrait donc compléter le système actuel :

1^o Par l'obligation pour la Préfecture opérant le transfert d'aviser la Préfecture d'immatriculation précédente ;

2^o Par l'accusé de réception de cette dernière Préfecture, renouant ainsi d'une façon certaine les liens qui doivent toujours unir le créancier et son gage.

D'autre part, si la présentation d'une attestation constatant que la voiture fait ou ne fait pas l'objet d'un gage est obligatoire pour obtenir le transfert de la carte grise, le modèle de cette attestation n'est pas prévu comme le sont les demandes d'inscription ou de radiation et leurs reçus. Il en résulte, et le fait nous a été signalé par les services compétents d'une Préfecture, que ces attestations sont parfois données dans des formes telles que l'agent qui les reçoit hésite et se demande s'il n'est pas en présence d'un faux.

50. — Dans toutes les hypothèses que nous venons d'examiner, il semble bien difficile d'admettre que la responsabilité de l'administration ne se trouverait pas engagée. Aucune faute ne peut être reprochée au créancier-gagiste qui, pourtant, peut se voir privé de son gage en

perdant sa trace par suite des opérations faites à l'intérieur de l'administration.

Cette création de la loi de 1934 ressemble à l'inscription des hypothèques immobilières et il est curieux de signaler que l'Administration n'a pas craint de faire elle-même le rapprochement. Dans une circulaire du ministre du Commerce datée du 3 avril 1935 et adressée aux Préfets, nous relevons les mots suivants : « Dans la tenue du registre prévu par la loi précitée, vous remplissez une fonction analogue à celle du conservateur des hypothèques en matière de garantie immobilière plutôt que vous n'agissez en qualité de représentant de l'autorité publique. »

La responsabilité existe en matière d'hypothèques immobilières à la charge des conservateurs : ils sont personnellement et pécuniairement responsables des erreurs qu'ils peuvent commettre lorsqu'il en est résulté un dommage pour un particulier ; cela se traduit parfois par l'obligation de verser des sommes importantes.

Il nous paraît nécessaire d'étendre la même responsabilité à l'administration : la loi de 1934 organise un système de publicité tout à fait comparable aux hypothèques immobilières et elle fait gérer le service ainsi créé par les agents de l'administration ; elle fixe les formalités que le créancier doit remplir pour conserver son gage : ayant obéi à ses prescriptions, ce dernier doit pouvoir compter sur la conservation effective de ses droits. Si son gage disparaît par suite d'une faute de l'administration, que cette faute résulte de l'inattention d'un employé ou d'une mauvaise organisation des transmissions, il est indispensable que le créancier lésé puisse se retourner contre l'administration et lui demander réparation du dommage, l'efficacité et le respect général de la loi sont à ce prix.

51. — Il nous reste une dernière question à examiner relativement aux formalités, c'est la réalisation du gage qui se fera « quelle que soit la qualité du débiteur, conformément aux dispositions de l'article 93 du Code de commerce ».

Ce recours à la procédure commerciale se justifie par le désir de rapidité et de simplicité de réalisation qui, d'ailleurs, n'est parfaitement réalisé que si le premier acquéreur est toujours propriétaire de la voiture.

Il suffit alors, après une traite non payée à l'échance, de faire une sommation au débiteur ; s'il ne paie pas, huit jours plus tard le débiteur pourra faire procéder à la vente publique.

Mais la voiture peut avoir été revendue : le créancier devra d'abord rechercher en quelles mains se trouve son gage : si deux ou plusieurs ventes successives ont eu lieu, et rien ne s'y oppose, les délais se trouveront sensiblement allongés : il n'est pas impossible, même, nous l'avons vu, que toute trace soit perdue.

Si l'acquéreur commerçant est ultérieurement déclaré en faillite, aucune difficulté : on appliquera les articles 546 et suivants du Code de commerce. Le syndic aura la faculté, s'il le juge profitable pour la masse, de garder la voiture en la libérant par le paiement de ce qui restera dû, Dans le cas contraire, la voiture sera vendue et le surplus du prix s'il en existe après désintéressement du créancier-gagiste, tombera dans la masse ; si le prix de vente est insuffisant pour couvrir la créance, le créancier-gagiste se verra attribuer la totalité des deniers provenant de la vente, et, pour le surplus, viendra à contribution avec les autres créanciers.

52. — Il ne serait pas valable de prévoir dans le contrat

de vente que la propriété du véhicule ferait retour au vendeur comme cela était possible avec l'ancienne pratique de la clause de vente sous condition résolutoire. En se plaçant sous le bénéfice de la loi du 29 décembre 1934, le vendeur à crédit se voit attribuer un gage dont la réalisation prévue par la loi écarte expressément tout pacte comissoire : article 93 du Code de commerce *in fine* : « Toute clause qui autoriserait le créancier à s'approprier le gage ou à en disposer sans les formalités ci-dessus prescrites, est nulle. »

La question a été posée récemment dans les conditions suivantes : le vendeur à crédit d'une automobile avait inséré dans l'acte de vente passé le 21 janvier 1935, donc après la loi que nous étudions, une clause de réserve de propriété jusqu'au paiement intégral du prix ; il avait même demandé au débiteur une hypothèque sur un de ses immeubles ; puis ayant fait enregistrer l'acte de vente il avait fait inscrire son gage par application de la loi de 1934.

Le débiteur n'ayant pas payé une traite à son échéance, le créancier obtint une ordonnance l'autorisant à faire vendre la voiture aux enchères conformément à la loi du 29 décembre 1934. Le débiteur ayant demandé l'annulation de cette ordonnance, le créancier prétendait bénéficier de la clause de réserve de propriété dans le cas où l'ordonnance serait rétractée.

Le juge refusa de le suivre, « considérant que les prétentions de P... apparaissent comme juridiquement contradictoires et inconciliables... (P...) ne peut prétendre que dans le moment même où il signait un contrat de vente sous condition suspensive, il pouvait recevoir en gage de ladite dame qui n'en était pas la propriétaire, le même

véhicule faisant l'objet de ce contrat » (Trib. Com., Narbonne, référés, 31 juillet 1936, D. H. 1936, p. 551).

L'incompatibilité absolue entre le droit de gage résultant de la loi de 1934 et une clause de réserve de propriété est ainsi parfaitement précisée et justifiée.

Mais ce qui est interdit c'est que la clause de reprise du véhicule par le vendeur à crédit en cas de non-paiement, figure dans le contrat de vente. Au contraire lorsque l'échéance est arrivée et que le créancier-gagiste va passer à l'exécution, rien ne s'oppose à ce qu'une entente intervienne à ce moment pour diminuer les frais de réalisation et attribue la voiture au créancier moyennant soulte s'il y a lieu, la valeur du véhicule étant alors fixée d'un commun accord ou par experts.

53. — Nous en avons ainsi terminé avec les diverses formalités prévues par la loi du 29 décembre 1934 et leur application pratique.

Qu'en résulte-t-il sur le plan juridique ? D'après le texte de la loi il s'agit d'un gage. On ne voit pas bien pour quels motifs on a écarté le privilège du vendeur pour organiser un nouveau « gage sans déplacement ».

Lorsqu'on a créé les autres gages sans déplacement sous le nom de warrants, agricole, hôtelier, pétrolier, le but poursuivi était tout différent : il s'agissait d'utiliser des biens dont un particulier est déjà propriétaire pour les donner en garantie d'ouvertures de crédit.

On pouvait encore à la rigueur parler de gage, mais dans la vente à crédit des automobiles rien de semblable, c'est en réalité le privilège du vendeur qu'il s'agit de sauvegarder et de rendre opposable aux tiers dans tous les cas.

La contradiction qui existe dans le texte a d'ailleurs été

parfaitement vue par le législateur : après avoir indiqué ce que le créancier devra faire pour conserver son gage « dans les termes de l'article 2076 » le texte de l'article 2 ajoute : « Par la délivrance de ce reçu, le créancier-gagiste sera réputé avoir conservé la marchandise en sa possession. » C'est, qu'en effet, l'article 2076 précise que, « Dans tous les cas, le privilège ne subsiste sur le gage qu'autant que ce gage a été mis et est resté en la possession du créancier ou d'un tiers convenu entre les parties ». D'où la nécessité, puisqu'on se réfère à cet article imposant la dépossession du débiteur, de faire intervenir une fiction, et même, parfois, une double fiction : il est possible que la voiture soit livrée avant l'inscription du gage : la délivrance du reçu aura donc pour effet, non seulement de maintenir le créancier en possession mais d'abord de lui rendre cette possession qu'il a perdue. Si le créancier-gagiste est un organisme de crédit qui a avancé les fonds en vue de l'achat, la situation est plus étonnante encore : la délivrance du reçu lui fait « conserver » une possession qu'il n'a jamais eue.

54. — Ce procédé de la fiction est presque toujours la solution la plus mauvaise, car c'est souvent la solution paresseuse. Et c'est bien là la seule raison qui fait qu'on n'a pas étudié à fond les textes que l'on votait. Les constructeurs pressaient le Parlement afin d'obtenir une organisation de la vente à crédit des automobiles ; il fallait rapidement mettre quelque chose sur pied, on a fait cette loi du 29 décembre 1934, s'en remettant à plus tard du soin de reprendre la question dans son ensemble comme le prouvent ces mots de M. Michel Parès, rapporteur à la Chambre, que nous avons déjà cités : « la loi proposée est essentielle-

ment provisoire, cette matière devant être englobée dans la future loi sur les locations-ventes dont la commission se trouve actuellement saisie et dont les Chambres voudront certainement s'occuper de toute urgence. » Depuis plus de trois ans, les Chambres n'ont pas répondu à l'appel de l'honorable rapporteur et, l'eussent-elles fait, qu'il n'est pas certain qu'on doive nécessairement englogber dans la même réglementation, des meubles aussi différents qu'une automobile, un appareil de T. S. F. ou une garniture de cheminée.

Il est possible de créer une hypothèque mobilière pour l'automobile comme on l'a fait par la loi du 31 mai 1924 pour les aéronefs : il n'y a entre l'avion et la voiture automobile aucune différence qui conduise à les traiter différemment au point de vue juridique. Au surplus, la publicité qu'il faudrait organiser pour une hypothèque mobilière ne différerait pas sensiblement de celle qui est prévue pour la constitution de gage de la loi de 1934.

55. — Si les Chambres ne se sont pas encore occupées de la réglementation de la vente à crédit des effets mobiliers en général, la Société d'Études Législatives s'est intéressée à cette question et a publié dans son numéro 3 pour l'année 1936, page 183, le rapport de M. Maurice Picard, rapport très complet et précis qui aboutit aux conclusions suivantes :

1° Il paraît inopportun de créer des garanties nouvelles en faveur des vendeurs à crédit d'effets mobiliers ;

2° Il paraît juste de permettre aux vendeurs d'instruments ou machines destinées à l'exploitation commerciale ou industrielle de l'acheteur, d'opposer à la faillite de ce dernier soit le privilège du vendeur, soit une clause de réserve de propriété.

M. Maurice Picard fait donc une distinction très nette entre les effets mobiliers qui n'ont pas d'attache avec un lieu déterminé et ceux au contraire qui permettent l'organisation d'une publicité efficace. C'était aussi, nous l'avons vu, la conclusion de M. Percerou dans son article paru aux *Annales de droit commercial*, 1931, p. 198.

A l'heure actuelle, seule la vente à crédit des automobiles a fait l'objet d'une loi spéciale et cette loi du 29 décembre 1934, constitue la voiture en gage au bénéfice du vendeur. Ce n'est pas un privilège accordé automatiquement au vendeur et conservé par une hypothèque, c'est un gage résultant d'une mention au registre administratif d'immatriculation des automobiles.

56. — A qui sera opposable le droit de ce créancier-gagiste ? A notre avis, il primera le droit de tout autre créancier. C'est la conséquence nécessaire du fait que le créancier-gagiste est « réputé avoir conservé la marchandise en sa possession ». Même vis-à-vis du bailleur d'immeuble, nous estimons qu'aucune formalité n'est nécessaire de la part du vendeur à crédit d'une automobile qui aura fait inscrire son gage. De droit commun, celui qui a, par exemple, donné en location des effets mobiliers doit prévenir le propriétaire de l'immeuble que ces objets restent sa propriété et que, par suite, ils sont soustraits à son privilège de bailleur garantissant le paiement des loyers. Cette notification au bailleur d'immeuble est obligatoire parce que ce dernier n'a pas la possibilité de savoir que le piano, par exemple, existant chez son locataire n'est entré dans l'immeuble qu'à titre de meuble loué. Toute autre est la situation de la voiture achetée à crédit : le vendeur a fait inscrire son gage régulièrement, son droit

doit lui être conservé sans qu'il soit utile de faire aucune démarche ; le propriétaire a, d'autre part, la faculté d'être renseigné : il lui suffit de faire une demande à la Préfecture d'immatriculation ; s'il ne le fait pas, il doit supporter seul les conséquences de sa négligence.

57. — D'autres conflits peuvent se révéler : nous savons que la revente d'une voiture gagée est possible. L'acquéreur éventuel s'adressera à la Préfecture ; deux réponses peuvent être faites à sa demande :

1^o Il y a une inscription de gage ; c'est le seul renseignement qui peut être donné officiellement ; les Préfectures ne sont pas autorisées à faire connaître le nom du créancier-gagiste pas plus que le montant de la créance. C'est donc au propriétaire de la voiture qu'il appartiendra de fournir ces précisions à son acquéreur éventuel. Ce dernier se mettra, s'il le désire, en rapport avec le créancier. Pas de difficulté dans ce cas, le nouvel acquéreur qui n'aurait pas pris ces précautions serait certainement en faute et pourrait voir saisir entre ses mains la voiture gagée.

2^o La Préfecture délivre une attestation de non-inscription de gage. Nous avons vu qu'il est possible que la mention d'inscription puisse, par erreur, ne pas être maintenue au moment d'un transfert antérieur de carte grise. L'acquéreur qui aura traité sur la foi de cette attestation pourra-t-il voir saisir la voiture par le créancier établissant d'une façon non douteuse ses droits de créancier-gagiste régulièrement inscrits ? A notre avis il faut répondre affirmativement. L'acquéreur n'aura d'autre ressource que de s'adresser à la Préfecture, cause du dommage, pour lui en demander réparation.

58. — Enfin examinons le cas où la voiture serait volée ou détruite par incendie ou toute autre cause. La loi ne prévoit pas cette situation.

On peut, nous semble-t-il, soutenir que la perte est pour le créancier-gagiste à condition qu'il n'y ait aucune faute de la part du débiteur ; la preuve d'une telle faute incomberait d'ailleurs au créancier. Pour parer à ce danger, le créancier-gagiste devra imposer à l'acquéreur dans le contrat de vente lui-même, l'obligation de contracter une assurance tous risques qui devra être maintenue jusqu'à complet paiement du prix. En même temps il fera connaître à la Compagnie d'assurances le gage qu'il possède sur la voiture en indiquant la date du reçu délivré par la Préfecture lors de l'inscription. Cette notification devra être faite par lettre recommandée.

Le créancier-gagiste sera alors entièrement protégé car la loi du 13 juillet 1930 dispose dans son article 37 que « les indemnités dues par suite d'assurance contre l'incendie... ou les autres risques, sont attribués, sans qu'il y ait besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires suivant leur rang ».

59. — Signalons enfin une dernière situation parmi celles que la loi n'a pas prévues. Lorsqu'un constructeur vend, directement, ou par l'intermédiaire d'un organisme de crédit, une voiture à un particulier, il demande toujours le paiement comptant d'une certaine partie du prix, généralement le tiers environ. Cela représente déjà une somme un peu importante pour laquelle l'acquéreur peut avoir recours à un autre prêteur. Ces deux créanciers sont justifiés à demander le bénéfice de la loi de 1934 puisque

tous deux interviennent en vue de faciliter l'acquisition d'un véhicule automobile.

Peut-il y avoir une double inscription de gage sur le registre d'immatriculation ? La question peut être discutée mais il semble que rien ne s'y oppose et nous ne croyons pas qu'une Préfecture pourrait refuser une déclaration de gage pour cette raison que la voiture est déjà gagée. Bien entendu il faut que l'inscription soit demandée dans ce seul cas de prêt en vue de régler une partie du prix d'acquisition. La loi de 1934 ne pourrait pas être utilisée pour garantir un prêt obtenu ultérieurement. Mais sous cette réserve, nous pensons qu'une seconde mention de gage serait possible.

Quelle serait, alors, la situation respective des deux créanciers-gagistes ? Sans doute faudrait-il décider que, en cas de réalisation du gage, ils devraient être désintéressés suivant leur ordre d'inscription.

En résumé, si nous voulons condenser en quelques mots cette étude de la loi de 1934 sur la vente à crédit des automobiles, nous dirons que lorsque l'acquéreur est un commerçant, elle offre un avantage incontestable puisqu'elle permet au vendeur d'opposer son droit de gage à la masse si ce commerçant vient, ultérieurement à être déclaré en faillite.

Mais lorsque l'acquéreur est un non-commerçant les clauses employées auparavant, de vente sous condition résolutoire ou suspensive, peuvent encore être pratiquées. Elles permettent alors au vendeur d'exercer sur la voiture un droit de revendication. Cela peut être plus avantageux que de poursuivre la réalisation du gage par la procédure, même simplifiée, prévue par la loi du 29 décembre 1934.

Enfin si nous avons signalé quelques lacunes de cette loi et présenté quelques critiques, rappelons pour terminer que, telle qu'elle est, elle donne satisfaction aux intéressés, vendeurs à crédit.

CHAPITRE III

L'AUTOMOBILE ET LE DROIT COMMUN DES MEUBLES CORPORELS

60. — Au cours des chapitres précédents nous avons étudié deux institutions spéciales à l'automobile :

L'immatriculation purement administrative, mais qui peut être un élément important dans l'ensemble des faits soumis aux juges en vue de préciser une situation de droit civil ;

Et la loi du 29 décembre 1934 réglementant la vente à crédit des véhicules automobiles, seuls meubles actuellement pour lesquels ce genre de vente est organisé.

En dehors de ces cas l'automobile n'offre aucune particularité dans toutes les hypothèses où elle peut être l'objet d'une règle de droit civil. Montrons-le par quelques exemples.

61. — La valeur des meubles dans le droit français a une importance assez grande sur la détermination des règles auxquelles ils peuvent être soumis en ce qui concerne les actes de disposition à titre gratuit ou onéreux.

Ainsi dans la communauté conjugale le mari n'a pas le droit de faire des dons d'immeubles, mais il peut faire en principe des donations mobilières. C'est une survivance des règles anciennes établies à l'époque où dans les patri-

moines, la part mobilière était de peu d'importance. Cette possibilité de disposer des meubles à titre gratuit a été réduite par la jurisprudence aux meubles de peu de valeur : lorsqu'une donation paraît excessive en comparaison de l'actif de la communauté, les tribunaux l'annulent en la considérant comme faite en fraude des droits de la femme.

Par conséquent si le mari fait cadeau d'une automobile sans le concours de la femme, ce don sera valable ou non suivant que son importance sera compatible avec les ressources de la communauté, ou au contraire que sa valeur apparaîtra manifestement disproportionnée avec la fortune des époux. Ce sera une question de fait à apprécier par les juges.

62. — A l'ouverture d'une tutelle, lorsque le tuteur prend la charge des biens que le mineur vient de recueillir par succession, il doit en principe faire vendre tous les meubles ; cependant il peut se faire autoriser par le conseil de famille à conserver certains meubles pour des raisons diverses : souvenir de famille, valeur artistique, etc... ou encore parce que ces meubles sont utiles au mineur ou qu'ils peuvent le devenir dans un proche avenir. A ce titre une voiture pourrait être conservée, par exemple si le pupille a déjà une profession dont la voiture lui facilite l'exercice.

63. — Dans un autre domaine, nous verrons encore s'appliquer les dispositions communes à tous les meubles corporels : l'automobile peut devenir immeuble par destination conformément à l'article 524, Code civil. « Les objets que le propriétaire d'un fonds y a placés pour le

service et l'exploitation de ce fonds, sont immeubles par destination. »

Les tracteurs automobiles utilisés dans la culture répondent parfaitement à cette définition. De même pourront être considérées comme immeubles par destination les voitures industrielles nécessaires à l'exploitation de l'usine.

Enfin l'automobile peut faire partie d'un fonds de commerce à titre d'accessoire du fonds, comme voiture de livraison, par exemple.

Dans tout cela rien de spécial, les règles habituelles s'appliquent normalement, modifiées seulement dans la mesure de l'utilité ou de la valeur du meuble conformément au droit commun, dominé dans cette matière par le pouvoir souverain d'appréciation des juges du fond.

64. — Dans ce chapitre, nous examinerons quelques questions présentant un intérêt particulier :

Le prêt sur gages qui, appliqué à l'automobile, offre un caractère un peu spécial ;

La responsabilité que peut encourir le propriétaire de la voiture, relativement aux dommages causés aux tiers ; nous ne ferons qu'indiquer le principe général car ce domaine est immense. Nous l'aborderons parce que c'est pour répondre aux problèmes multiples et nouveaux posés par les accidents d'automobile que la jurisprudence a dû construire tout l'édifice de la responsabilité des choses ;

Enfin nous dirons quelques mots du droit fiscal appliqué à l'automobile, en raison de l'actualité de cette question.

65. — La loi du 29 décembre 1934 offre bien certains avantages au vendeur à crédit en lui permettant de con-

server un droit réel sur la voiture vendue, tant que le paiement intégral n'a pas été effectué. Dans cette mesure elle est de nature à faciliter la vente à tempérament des véhicules, mais elle ne va pas au delà. Le législateur n'a d'ailleurs pas eu, en la votant, d'autre ambition.

Aussi lorsqu'un propriétaire de voiture momentanément gêné dans sa trésorerie, désirera faire un emprunt garanti par sa voiture, il ne pourra pas offrir à son prêteur la sécurité que la loi réserve au vendeur à crédit : il lui faudra s'adresser à un organisme de prêts sur gages, ou à un particulier qui, s'il ne lui fait pas confiance personnellement, posera quelquefois comme conditions à son prêt des exigences abusives.

Voyons d'abord le prêt sur gages pratiqué dans les Établissements de Crédit municipaux. C'est là que l'emprunteur obtiendra les meilleures conditions tant en ce qui concerne les frais qu'il devra subir que les garanties de soins donnés à sa voiture pendant sa mise en gage.

Le prêt sur gage ordinaire nécessite, conformément à l'article 2076 du Code civil, la dépossession du débiteur. Pour pouvoir pratiquer ce genre de prêt avec un meuble aussi encombrant que l'automobile, il a fallu prévoir des constructions spéciales.

A Paris, un immense bâtiment a été aménagé, pouvant contenir deux mille voitures. Il y en a actuellement d'une façon permanente sept à huit cents en garage.

C'est là un premier inconvénient : il faut construire des garages sensiblement plus vastes que ceux que l'on prévoit être nécessaires afin de pouvoir répondre à une augmentation des demandes. Ces constructions doivent être établies avec soin, on ne pourrait pas se contenter d'aménagements de fortune : il faut assurer le secret des engage-

ments et les voitures ne doivent pas être aperçues des tiers qui pourraient les reconnaître à leur numéro d'immatriculation ou à une particularité quelconque.

De plus l'article 2080 oblige le créancier à veiller à la conservation de la chose donnée en gage :

« Le créancier répond... de la perte ou détérioration du gage qui serait survenue par sa négligence.

De son côté le débiteur doit tenir compte au créancier des dépenses utiles et nécessaires que celui-ci a faites pour la conservation du gage. »

Cette obligation se traduit pour l'automobile par la nécessité de soins fréquents qui sont parfaitement assurés au Crédit Municipal de Paris.

66. — Pratiquement, lorsqu'une voiture est présentée au Crédit Municipal on en fait une expertise dans laquelle on tient compte non seulement de sa valeur actuelle mais du prix probable auquel elle pourrait être vendue sept mois plus tard : c'est en effet dans le délai de six mois que doit se dénouer en principe l'opération de prêt, cette valeur probable varie suivant la période de l'année à laquelle se placerait la réalisation : les voitures se vendent mieux à l'approche de l'été, qu'au début de l'hiver. Sur cette valeur d'estimation on pratique un abattement de sécurité et on obtient ainsi le montant du prêt pouvant être consenti. On peut l'évaluer à un peu plus de la moitié de la valeur commerciale de la voiture au moment de sa présentation à l'engagement. L'emprunteur est obligé de prélever au moins le tiers de cette somme, c'est-à-dire que une voiture valant 10.000 francs au jour de l'engagement pourra justifier un prêt de 5 à 6.000 francs et l'emprunteur devra prélever immédiatement 2.000 francs.

Ceci a pour but de déjouer la manœuvre suivante : les automobiles engagées recevant des soins attentifs, des propriétaires qui prévoyaient une période un peu longue pendant laquelle ils n'utiliseraient pas leur voiture, les engageaient au Crédit municipal ; ils prélevaient sur le prêt une somme très faible et ils n'avaient à acquitter que l'intérêt de la somme prêtée, intérêt insignifiant, et la redevance due à l'établissement comme droit de garde qui était en général inférieur aux tarifs des garagistes particuliers.

Cela se pratiquait surtout lorsque l'impôt sur la circulation était perçu par trimestre. Le Crédit municipal était encombré par les voitures de personnes n'ayant pas besoin de prêt, il était ainsi détourné de sa véritable destination au préjudice de ceux qui auraient eu réellement besoin de ses services et qu'on devait souvent éconduire faute de place.

Les tarifs ont été révisés et surtout par cette obligation de prélever immédiatement le tiers du total pouvant être prêté, on a écarté ceux pour qui l'institution n'était pas faite. Les redevances sont d'ailleurs toujours fixées à un taux aussi bas que possible.

67. — Parmi les pièces à fournir par l'emprunteur nous négligerons celles relatives à son identité, à son domicile et à sa capacité pour ne retenir que celles ayant trait à la voiture elle-même : il faut :

La carte grise ;

La facture et les traites acquittées ;

Une police d'assurance concernant la voiture ;

Un certificat de non-inscription de gage, délivré par la Préfecture d'où émane la carte grise.

L'Administration précise qu'elle « se réserve le droit d'examiner dans quelle mesure l'ensemble des pièces fournies peut permettre de passer outre au défaut de facture ou de police d'assurance. »

Mais il est deux pièces dont elle ne saurait se passer : c'est la carte grise et le certificat de non-gage. Dans cette exigence de la production de la carte grise, nous voyons, dans une certaine mesure, une confirmation de notre thèse quant à l'importance que présente cette pièce comme présomption de propriété.

Quant au certificat de non-inscription de gage, cette obligation constitue peut-être une des conséquences les plus graves que l'on puisse reprocher à la loi du 29 décembre 1934.

Elle a facilité la vente à crédit des automobiles, c'est certain, mais d'un autre côté elle a compliqué et rendu dans bien des cas impossible le prêt sur gage ordinaire : de même que le Crédit Foncier ne prête que sur des immeubles où l'on peut lui donner le premier rang hypothécaire, le Crédit Municipal ne peut prêter que sur des voitures entièrement payées et libres de tout gage. Avant la loi de 1934, il était garanti par la conservation de la voiture dans son garage ; il était sûr de n'être primé par aucun autre créancier ; il n'en est plus de même aujourd'hui puisque le vendeur à crédit, créancier-gagiste est « réputé avoir conservé la marchandise en sa possession ».

Le Crédit Municipal détenant réellement la voiture, serait primé par le vendeur ayant fait inscrire son gage, il est donc absolument nécessaire que la voiture soit libre de toute charge. Cela conduit à des conséquences fâcheuses : une personne ayant acheté une voiture à crédit, ne pourrait obtenir aucun prêt après avoir payé toutes les traites

sauf deux ou trois qui ne sont pas encore arrivées à échéance. Et pourtant cela pourrait être profitable au vendeur à crédit aussi bien qu'à l'emprunteur. Supposons qu'il n'y ait plus que 2.000 francs à payer sur la voiture, et que le Crédit Municipal soit disposé à faire un prêt de 8.000 francs. le vendeur à crédit pourrait être payé avant l'échéance et l'emprunteur recevoir la différence soit 6.000 francs.

Pour réaliser cette opération actuellement, il faudrait une intervention effective du vendeur à crédit et il faut bien avouer que les organismes de vente à crédit ont rarement consenti à s'imposer le dérangement nécessaire.

68. — Aussi le nombre des voitures engagées au Crédit Municipal de Paris, a fléchi d'environ un cinquième depuis la loi de 1934. Il faut pour une grande part l'attribuer à cette difficulté.

Les emprunteurs ont dû alors chercher d'autres prêteurs et, trop souvent, ils n'ont trouvé que des usuriers.

On a même fait servir la loi de 1934 à des combinaisons plus que suspectes :

Le prêteur achetait la voiture de l'emprunteur au comptant et la lui revendait à crédit en prenant l'inscription de gage à la Préfecture d'immatriculation : ainsi c'était l'Administration elle-même qui fournissait sa garantie à l'usurier ! Ce procédé a été très largement employé, on le trouvait offert dans les journaux par des annonces très clairement libellées. Le fait ayant été signalé, les annonces ont disparu, mais nous n'oserions pas affirmer qu'il en est de même de la pratique.

Un autre procédé employé était la vente à réméré, l'emprunteur vendait sa voiture au prêteur en se réservant la faculté de rachat : cette combinaison s'appliquant aux

meubles, cache souvent un prêt usuraire. Tous ces inconvénients seraient évités par la création de l'hypothèque des automobiles se greffant sur une organisation complète de la propriété par titre et de la publicité du transfert.

69. — En ce qui concerne la responsabilité du propriétaire d'une voiture, relativement aux dommages qu'elle peut causer, c'est en grande partie l'automobile qui a permis de préciser les modalités d'application des règles du Code civil. L'augmentation de la circulation sur les routes a entraîné l'accroissement du nombre des accidents et nous avons vu dans le rapport de 1901 au Président de la République comment cette question a vivement ému les populations. Plusieurs causes jouaient dans le même sens pour rendre plus fréquents les accidents de la circulation : danger de la machine elle-même, des vices de construction, de l'usure, du défaut d'entretien, danger causé par la divagation des animaux sur les routes, leur affolement devant un engin auquel ils n'étaient pas encore habitués, l'imprudence ou l'inexpérience des conducteurs, la mauvaise volonté ou l'insouciance des piétons, le défaut de réglementation d'une circulation accrue, etc... Ces causes n'ont malheureusement pas toutes disparu, et aujourd'hui c'est à l'imprudence des conducteurs et à l'inobservation des règlements que l'on doit attribuer le plus grand nombre des accidents d'automobiles.

70. — La jurisprudence ne disposait que d'un texte ancien, né à une époque où ces problèmes n'étaient même pas soupçonnés : l'article 1384 du Code civil : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par

son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

Mais que fallait-il entendre par le fait des choses, et en quoi consistait la garde, rien ne le précisait. C'est donc la jurisprudence qui a dû, petit à petit, à la suite de discussions nombreuses de doctrine, dégager les éléments d'application de ce texte. L'automobile, par la fréquence et la diversité des cas qu'elle offrait aux discussions, aussi par le nécessité de poser des règles de jurisprudence capables d'enrayer ce nombre sans cesse croissant a été le grand moteur de cette création.

Nous n'avons pas à retracer cette évolution qui n'est d'ailleurs pas terminée, ni à faire l'étude des solutions auxquelles on est actuellement parvenu ; nous signalerons seulement les deux pôles de la question :

1° L'arrêt très important rendu par la Cour de cassation toutes Chambres réunies, le 13 février 1930 (D.P. 1930-1-57) décidant que pour l'application de la responsabilité il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice inhérent à sa nature capable de causer le dommage, la responsabilité se rattachant à la garde de la chose elle-même.

2° Le 3 mars 1936, la Cour de cassation (*Gaz. Pal.*, 1936, 1-556), a cassé un arrêt de la Cour de Nancy du 10 juillet 1931 (*Gaz. Pal.*, 1931-2-779) qui avait refusé de rendre le propriétaire d'une automobile volée, responsable de l'accident causé par le voleur avec ce véhicule.

La Cour de Besançon, statuant comme juridiction de renvoi, le 25 février 1937 (*Gaz. Pal.*, 10 mars 1937), a confirmé l'arrêt de la Cour de Nancy, refusant ainsi d'admettre la thèse indiquée par la Cour de cassation. Cette dernière devra donc décider, toutes Chambres réunies et

fixer la jurisprudence sur ce point comme elle l'a fait pour le premier.

Si nous avons rappelé cette question c'est uniquement parce que l'automobile, soumise en ce domaine au droit commun des meubles a été à l'origine des règles aujourd'hui établies, et que ces règles une fois dégagées ont été appliquées aux autres choses susceptibles de garde.

C'est la fréquence des accidents, conséquence de l'accroissement de la circulation, qui a entraîné à adopter des solutions, parfois bien rigoureuses, mais dictées par le souci de rendre plus prudents, en les menaçant d'une responsabilité grave, les conducteurs et gardiens de l'automobile.

Ainsi l'appréciation extrêmement étroite du cas fortuit susceptible de décharger le gardien de sa responsabilité : pour la Cour de cassation l'éclatement des pneumatiques ou la rupture d'une pièce ne constituent pas des cas fortuits.

Se rattachant à cette question de la responsabilité nous mentionnerons enfin dans le droit pénal, un délit nouveau dont l'automobile est à l'origine : le délit de fuite créé par la loi du 17 juillet 1908 et qui consiste dans le fait pour le conducteur d'un véhicule quelconque de ne pas s'arrêter sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident.

71. — Nous verrons pour terminer l'application à l'automobile des règles du droit fiscal.

En principe, le transfert de propriété d'un bien donne lieu à la perception d'un droit dit de mutation. Ce droit frappe le fait juridique lui-même, qu'un acte ait été ou non rédigé pour le constater. Lorsqu'un écrit a été établi et présenté à l'enregistrement, il est évidemment très facile à l'administration de percevoir le droit. De même si les

parties viennent déclarer au receveur la mutation intervenue.

Mais si aucun écrit n'est présenté et aucune déclaration faite, l'administration pourra exiger le paiement du droit lorsqu'elle aura connaissance du fait par un moyen quelconque.

Cependant elle n'est pas autorisée, dans tous les cas, à percevoir l'impôt sur ces mutations verbales : y sont soumises les opérations sur la propriété, l'usufruit et la jouissance des immeubles, les mutations par décès, les cessions d'actions et d'obligations de sociétés, les mutations de fonds de commerce et de navires, les baux et la cession de droit au bail d'un immeuble mais échappent complètement au droit de mutation les ventes verbales de meubles corporels : pour que celles-ci donnent lieu à la perception du droit, il est nécessaire qu'un acte écrit soit présenté à l'enregistrement.

De même le don manuel n'est pas considéré au point de vue fiscal comme une mutation verbale passible de droit : pour que le droit soit exigible il faut que ce don soit constaté dans un acte contenant reconnaissance du donataire. Ce peut être une lettre missive, un contrat de mariage ou tout autre mode écrit ; ce peut être également un acte judiciaire tel qu'un jugement affirmant l'existence du don.

« La seule différence avec la vente de meubles, c'est que pour elle le droit de vente n'est exigible que si l'écrit forme titre, tandis que pour le don manuel le droit de donation est exigible même si l'écrit ne forme pas titre, pourvu qu'il soit un acte juridique » (Pilon. *Principes et technique des droits d'enregistrement*, t. I, p. 177).

Le tarif appliqué est variable suivant les actes où le don manuel est constaté : ce sera par exemple le tarif des donations par contrat de mariage.

72. — Ces principes s'appliquent rigoureusement aux mutations d'automobiles :

Lorsqu'une voiture est vendue au comptant et ne fait l'objet d'aucun acte écrit enregistré, la mutation échappe à tout droit ; il en est autrement de la vente à crédit puisqu'alors les parties ont intérêt à fixer et à faire enregistrer les modalités de leur convention. La loi de 1934 impose même l'enregistrement de l'acte de vente au droit fixe avant de demander l'inscription de gage, par analogie avec les prescriptions de faveur de la loi du 11 juin 1859 concernant les marchés et traités réputés actes de commerce par les articles 632, 633 et 634 du Code de commerce.

S'agit-il d'un don manuel, il pourra, le plus souvent, échapper à tout droit puisque c'est seulement si des contestations s'élèvent sur la réalité de ce don que l'administration de l'enregistrement pourra être amenée à connaître cette mutation et à percevoir l'impôt.

A une époque où la matière imposable est recherchée et enserrée dans des procédés de contrôle sévères, il pourrait être utile au droit fiscal que le transfert de propriété fût organisé de manière à permettre toujours et dans tous les cas à l'Administration de percevoir le droit correspondant.

Si une voiture se trouve comprise dans l'actif d'une succession, le plus souvent elle aura fait l'objet d'une assurance contre l'incendie et on utilisera la méthode habituelle, c'est-à-dire, que la valeur imposable sera fixée à 60 p. 100 de la valeur déclarée dans la police. Cette estimation pourra quelquefois se trouver encore supérieure au chiffre réel, car il arrive lorsqu'il s'agit de voitures d'occasion fortement dépréciées, que les compagnies d'assurances refusent de les assurer à leur véritable valeur commerciale et imposent un minimum.

CONCLUSION

73. — Dans cette étude nous avons vu l'automobile, meuble corporel soumis en principe au droit commun des meubles, être l'objet de mesures spéciales, administratives ou législatives qui, en fait, modifient assez sensiblement son statut juridique.

C'est tout d'abord l'immatriculation, mesure administrative dans son essence et dans ses formalités, mais dont le but est de permettre l'identification rapide de la voiture afin que le gardien responsable ne puisse pas échapper par la fuite aux conséquences pénales ou civiles d'un manquement aux règlements de la circulation ou d'un dommage qu'il aurait causé aux tiers.

C'est là son seul but, ce n'est pas son seul résultat. Elle impose une déclaration à la personne qui se propose de la faire circuler. Il est conforme à la pratique constante que cette personne soit le propriétaire et que ce soit le nom de ce dernier que révèle la carte grise. Par suite, si l'article 2279 est invoqué par une personne qui allègue une vente ou un don manuel, il sera normal de se demander immédiatement comment s'est comporté le possesseur relativement à la formalité de l'immatriculation : a-t-il agi comme l'aurait fait un propriétaire ? Cela sera alors un élément important dans l'appréciation de la qualité de sa possession et il pourra être admis à se prévaloir

de la règle « en fait de meubles, possession vaut titre ».

C'est déjà une première influence de l'immatriculation sur la situation de droit civil mais il en est une autre : la loi du 29 décembre 1934 a utilisé cette formalité administrative pour en faire un instrument de publicité. D'une part elle organise la vente à crédit des véhicules automobiles en donnant fictivement en gage au vendeur la voiture qu'il vient de vendre et d'autre part c'est au registre purement administratif de l'immatriculation qu'elle confie la publicité de droit civil de ce gage.

Discutable dans ses modalités cette loi est de plus insuffisante : elle a facilité la vente à crédit mais elle a compliqué le crédit lui-même, la vente est plus facile, le prêt l'est moins, car les garanties accordées au vendeur, ne peuvent pas être données au prêteur et ce dernier sera toujours primé par le vendeur ayant un gage inscrit.

Enfin les procédés utilisés par la pratique avant la loi de 1934, tels que la location-vente, ou la vente sous condition résolutoire ou suspensive peuvent être encore employés et dans certains cas être plus avantageux que la loi de vente à crédit elle-même en permettant de prévoir la reprise amiable ou à dire d'expert sans recourir à une vente publique.

De toute cette matière il résulte une impression de déséquilibre et nous estimons qu'il serait désirable que le problème fût repris dans son ensemble afin de créer une législation cohérente. L'automobile justifierait cette préoccupation :

Au point de vue économique, par la place qu'elle occupe dans l'ensemble des moyens de transport ;

Au point de vue social par le nombre de personnes que cette industrie fait vivre ;

Enfin au point de vue juridique, car cela n'est jamais indifférent, et ce doit être le but de toute législation d'être à la fois claire, générale et précise.

Mais ce n'est pas le statut de l'automobile que nous souhaitons, ce n'est pas davantage la reprise du problème de la vente à crédit en général, c'est l'organisation du statut des meubles importants par leur valeur lorsque d'autre part il est possible de les rattacher à un lieu fixe en vue de la publicité.

Ce statut devrait englober non seulement les navires, bateaux de rivière, aéronefs et les véhicules automobiles, mais encore les machines d'une certaine importance servant à l'exploitation industrielle et commerciale.

Il devrait avoir deux objets : d'abord d'organiser la propriété de ces meubles et leur transfert sur des bases telles que la justification du droit de propriété soit possible et indiscutable, c'est-à-dire que ces meubles soient entièrement soustraits à l'application de l'article 2279 : La règle « en fait de meubles possession vaut titre », n'a, ici, aucune raison d'être, car il est facile de concevoir et d'établir un titre supprimant toute contestation.

De plus, créer véritablement une hypothèque mobilière pour éviter de recourir à des fictions dont les conséquences, si on les pousse jusqu'au bout, apparaissent ridicules et parfois néfastes.

Cette création de l'hypothèque mobilière a été combattue surtout en raison de la difficulté de localiser la publicité et par suite d'en assurer l'efficacité. Pour les meubles que nous considérons cette objection n'existe pas, certains d'ailleurs y sont déjà soumis ; différentes lois sont intervenues successivement depuis le milieu du siècle dernier et ce que nous souhaitons c'est l'unification de cette législation et le déve-

loppement de cette tendance en l'appliquant à tous les meubles pour lesquels ce serait possible.

Quant à la vente à crédit des meubles en général c'est une toute autre question. Ce problème, dont la solution serait d'ailleurs utile, devrait se limiter aux meubles dont la faible valeur ou les difficultés de publicité empêcheraient de leur appliquer le statut que nous préconisons.

VU :

Le Président de thèse,
R. CASSIN.

VU :

Le Doyen,
EDGARD ALLIX.

VU, ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

- Bulletin de la Chambre Nationale du commerce de l'automobile*, Paris. —
Le moteur au service de la terre. bulletin n° 2, 15 avril 1935.
L'automobile instrument de travail, bulletin n° 15, 1^{er} novembre 1936.
- CAPITANT. — La vente à tempérament des automobiles. *Rec. hebdomadaire Dalloz*, 1935, p. 9.
- CHAUVEAU. — De la vente à tempérament des objets mobiliers. *Thèse Paris*, 1909.
- DALLOZ. — Recueils de jurisprudence.
— Répertoire pratique.
- DÉDÉ. — La vente à crédit des automobiles. *Thèse Paris*, 1936.
- FEDER. — Les aspects juridiques de la vente à tempérament des meubles corporels. *Thèse Paris*, 1931.
- GORPHE. — La responsabilité du fait des automobiles en droit comparé. (*Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1935, p. 150).
- HARDOIN. — De la vente à tempérament. *Thèse Paris*, 1900.
- LAMEIGNÈRE. — La vente à crédit des véhicules automobiles. Delmas, Bordeaux, 1935.
- MAZEAUD. — Traité théorique et pratique de la responsabilité délictuelle et contractuelle. Paris, Sirey, 2^e édition, 1934.
- PACILLY. — Le don manuel. *Thèse Caen*, 1936.
- PAUNESCO. — L'unification internationale des privilèges et hypothèques en droit maritime et en droit fluvial. *Thèse Paris*, 1933.
- PERCEROU. — La clause de réserve de propriété dans les ventes mobilières. (*Annales de droit commercial*, 1931, p. 189.)
- PERRAUD-CHARMANTIER. — Code pratique de l'automobile. Édité par la Fédération Nationale des Clubs automobiles de France, Paris.
- PEYTEL. — La vente à crédit et les automobiles. Paris, Dalloz, 1932.
- PICARD (M.). — *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1936, n° 3.
- PILON. — Principes et technique des droits d'enregistrement. Paris, 1929.
- PLANIOL et RIPERT. — Traité élémentaire de droit civil. Paris, Traité pratique, t. III. Les Biens.
- ROCHE-AGUSSOL. — Étude sur la conservation des droits mobiliers. *Thèse Montpellier*, 1901.
- RIPERT. — Droit maritime. Paris, 1913-1914.
- SALEILLES. — De la possession des meubles. Paris, 1907.

- SAINT-GERMÈS. — De l'influence de la valeur des meubles sur le Code civil français. *Thèse Alger*, 1926.
- SELIGMAN. — Étude économique de la vente à tempérament. Édition française par Lecarpentier. Librairie des sciences politiques et sociales. Paris, 1930.
- SIREY. — *Recueil général*.
- SZAMEK. — La réserve de propriété en matière de ventes mobilières (droit comparé). *Thèse Paris*, 1933.
- THALLER et PERCEROU. — Traité élémentaire de droit commercial. Paris, Rousseau, 1931.
- VALERAY. — La vente à crédit des automobiles. *Recueil général des lois, décrets et arrêtés*, 1935, n° 6, p. 129.
- VIDAL. — La publicité des droits portant sur des meubles. *Thèse Montpellier*, 1900.
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION.	1

CHAPITRE PREMIER

L'IMMATRICULATION ADMINISTRATIVE ET SES EFFETS CIVILS

3. — Décret du 31 décembre 1922.	5
7. — L'immatriculation des navires	9
9. — L'immatriculation des bateaux de rivière	11
10. — L'immatriculation des aéronefs.	12
11. — Comparaison avec l'immatriculation de l'automobile.	12
13. — Conséquences juridiques de l'immatriculation de l'automobile	14
16. — L'article 2279 du Code civil	16
23. — L'article 2280 du Code civil	24
25. — Le don manuel.	27

CHAPITRE II

LA LOI DU 29 DÉCEMBRE 1934

30. — Les problèmes de la vente à crédit.	32
41. — Texte de la loi.	45
44. — Application pratique	49
53. — Conséquences juridiques.	62

CHAPITRE III

L'AUTOMOBILE ET LE DROIT COMMUN DES MEUBLES CORPORELS

61. — L'application des règles générales.	70
65. — Le prêt sur gage	72
69. — La responsabilité civile	78
71. — Le droit fiscal	80
73. — CONCLUSION.	82

IMPRIMERIE
HÉRISSEY
: ÉVREUX :